BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 stycznia 1936 r. | NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

W sprawie obniżek taryf kolejowych

Przeżywamy obecnie okres, który zaliczyć należy do okresów rewolucyjnych pod względem gospodarczym. Wstrząsy w dziedzinie cen oraz form organizacyjnych są tak znaczne, że nieraz mamy obawę, by tempo wszelkich tych zmian nie zepsuło całej akcji. Uwagę tę zastosować należy przedewszystkiem do akcji obniżki taryf kolejowych, przeprowadzanej z takim niczem nieuzasadnionym — jak wykażemy dalej — pośpiechem, że poważnie obawiać się należy w ostatecznym rezultacie pewnego rozczarowania, zamiast wydatnych efektów gospodarczych.

Przed półtora rokiem rozpoczęło Ministerstwo Komunikacji rewizję taryf kolejowych. Robota ta dokonaną być miała w ciągu 2 miesięcy. Wysunęliśmy wtedy na Komitecie Taryfowym Państwowej Rady Komunikacyjnej poważne zastrzeżenia przeciwko takiemu krótkiemu terminowi. Zastrzeżenia te okazały się uzasadnionemi, analiza bowiem przepisów przewozowych i samych taryf trwała nieomal cały rok. Skończyło się jednak na drobnych tylko zmianach, natomiast samych stawek taryfowych nie ruszono zupełnie, Pan Minister bowiem wyraźnie oświadczył, że żadnych obniżek taryfowych udzielić nie może.

Jak przewidywaliśmy, kategoryczne non possumus p. Ministra nie wytrzymało próby życiowej i nowy gabinet zmuszony był przystąpić do radykalnej rewizji wysokości taryf, zapowiadając obniżki naogół do 30% od stawek z roku 1928/29. Przytem zapowiedziano, że rewizja odbywać się będzie przy udziale sfer zainteresowanych i po wysłuchaniu ich opinji. Jednocześnie dla dokonania tej pracy postawiono znów termin tak krótki, że nie wykluczało to popełnienia podczas tej pracy pewnych błędów lub przeoczeń.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów ustalił, że suma zniżek wyrazić się ma cyfrą około 76 miljonów zł. Co to znaczy? To znaczy, że ilość wpływów rocznych P. K. P. według statystyki roku ostatniego, obniża się o sumę 76 miljonów drogą obniżenia poszczególnych stawek taryfowych. Ponieważ obniżka nie będzie globalną, co uważać należy za zupełnie słuszne, bo jedwab n. p. nie potrzebuje zniżki, natomiast potrzebuje ją zboże i drewno, należało tą sumę podzielić w gospodarczo usprawiedliwiony sposób na poszczególne towary, najbardziej potrzebujące obniżek. W tej pracy tkwi całe sedno sprawy i jest ona najtrudniejszą, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że rozchodzi się prawie o 1800 pozycyj nomenklatury towarowej.

Wydaje się, że ten skomplikowany, a jednocześnie decydujący w ostatecznym efekcie podział winien był być dokonany po należytem zastanowieniu się i przedyskutowaniu, w każdym razie nie w tempie błyskawicznym. Ale właśnie tak się stało, gdyż odrazu postawiono nas — sfery gospodarcze — przed dokonanym podziałem, nie podlegającym już żadnej zmianie: tyle to otrzyma zboże, tyle cement, tyle ziemniaki i t. d. i to bez dalszej dyskusji co do poszczególnych przydziałów.

Jak już zaznaczyliśmy — dokonano ten podział bez naszego udziału lub nawet wysłuchania naszej opinji. Nie uważamy, by było to słuszne, jednakowoż również nie uważamy, by sprawę tą należało poddać pod dyskusję szerszego grona, n. p. Komitetu Taryfowego P. R. K., bo to praktycznych rezultatów nie dałoby. Jedynie tak błyskawiczne tempo, dobre może na wojence, choć też nie zawsze, w tak kapitalnie ważnej sprawie uważamy za szkodliwe osobliwie, jeżeli podział ten jest bez-

apelacyjny. Dalsze prace nad rewizją taryf odbywają się już pod dyktando owego podziału, choć przy bliższem zagłębianiu się w całokształt całej sprawy niejedno może i należałoby zmienić.

Cała dalsza praca odbywa się w Międzyministerjalnej Komisji i w ciszy gabinetów ministerjalnych. I otóż widzimy już pierwsze rezultaty tej pracy.

Pomorze jako Kresy, żąda od lat pewnej obniżki taryf na węgiel i osobliwie na miał. Od 17. XII. 35 r. pod względem taryfowym na węgiel Pomorze podzielono na północną i południową część (linja Lipusz — Kościerzyna — Starogard — Tczew), przyczem taryfa dla północy jest niższą, niż dla południa. Wskutek tego podziału przewóz miału do Pelplina (pod Tczewem) kosztuje 109 gr za 100 kg, w Tczewie z 100 gr/100 kg. Cui bono — zapytujemy? Dlaczego młyn, mleczarnia lub cegielnia w Pelplinie mają drożej płacić za węgiel i mieć wyższe koszty produkcji, niż te same zakłady w Tczewie, oddalone o 20 km od Pelplina? Pozatem jeżeli chodzi o samo Pomorze, to północne powiaty znajdują się geograficznie w korzystniejszem położeniu, niż południowe, ze względu na bliskość chłonnego rynku zbytu — Gdyni i Gdańska, bardziej oddalonego od powiatów południowych. Nowy podział więc preferencję tę jeszcze pogłębił, stwarzając specjalny przywilej dla części północnej.

Rzekomo wprowadzono ten podział ze względu na konkurencję węgla angielskiego. Ale jest to argument niepoważny, skoro powiaty te, poza Gdańskiem, nigdy węgla angielskiego nie widziały, dociera on raczej do południowego Pomorza Wisłą. Ale i to teoretycznie. — Podział ten, nieoczekiwany zupełnie i dziwny, tłumaczyć można tylko nieuzgodnieniem całej sprawy ze sferami gospodarczemi na Pomorzu, które podziałem takim zostały zaskoczone i uważają go za wręcz szkodliwy, w którym to sensie wypowiedziała się już Izba P.-H. w Gdyni.

Drugi przykład: Oficjalne komunikaty zapowiedziały 6% obniżkę taryfy na cegłę. Komisja Międzyministerjalna postanowiła obniżki tej nie udzielać, uzasadniając to tem, że obniżka ta nie da żadnego efektu gospodarczego. Nie chcemy tu bliżej poruszać tej sprawy i udowadniać konieczności znaczniejszej obniżki taryfy na cegłę, zasadniczego elementu budowlanego, bo to sprawa osobna, chcemy tylko podkreślić, że uważamy takie postanowienie za pewnego rodzaju dowolność, gospodarczo zupełnie nieuzasadnioną, a samą oficjalną zapowiedź o obniżce 6% za pewnego rodzaju bałamucenie opinji publicznej, domagającej się obniżki cen cegły, co już zaobserwowaliśmy w Gdyni, i wstrzymującej się od zakupów cegły.

Na tych 2 wypadkach narazie zatrzymamy się, uważnie jednak śledzić będziemy dalszy postęp prac nad obniżką taryf. Obawiamy się tylko, że z takim pośpiechem przeprowadzane prace nasuną jeszcze cały szereg poważnych wątpliwości i zmuszą w niedługim czasie do ponownego zajęcia się tą sprawą. Jeżeli w sprawach taryfowych tak długo zachowany był status quo, to obecny pośpiech wydaje się być zupełnie nieuzasadnionym, a odsuwanie od współpracy sfer zainteresowanych za niekorzystne dla całokształtu rozwiązania tak niesłychanie ważnego dla życia gospodarczego zagadnienia, jakim jest zdrowy i racjonalny układ taryf kolejowych.

Inż. Alfred Dziedziul.

Budownictwo w Gdyni w roku 1935

Każdy rok dla Gdyni jest rekordem, rekordem pod każdym względem.

Port gdyński w roku 1935 osiągnął nowy rekord swego przeładunku. Port dochodzi jednak do swego maximum przy dzisiejszych możliwościach Polski w dziedzinie handlu zagranicznego.

W odmiennych warunkach znajduje się miasto, pozostające w swej rozbudowie wtyle za portem. Miasto musi nadążyć za portem, osiągnąć taki stan, by mogło bez większych luk obsługiwać wszelkie przejawy związane z możliwościami, jakie w związku z posiadaniem przez Polskę miasta portowego powstają. Jedną z tych luk jest brak dostatecznej ilości mieszkań.

Liczba ludności Gdyni rośnie z dniem każdym. W roku 1934 przybyło do Gdyni przeszło 7 tysięcy nowych mieszkańców, w roku 1935 liczba ta podniosła się do 10 przeszło tysięcy. Dzisiejszy stan ludności Gdyni obliczany jest na 82 tysiące mieszkańców.

W związku z przytoczonym wzrostem liczby ludności, Gdynia musi wybudować odpowiednią ilość domów mieszkalnych, by móc zaspokoić istniejący i wzrastający wciąż głód mieszkaniowy.

W dziedzinie budownictwa Gdynia osiągnęła w roku 1935 nowy poważny rekord. — Zarówno liczba wybudowanych i rozpoczętych budynków, jak ich kubatura i koszty budowy przewyższają w znacznym stopniu wyniki lat poprzednich.

Wyszczególnienie	1932	1933	1934	1935
Budynki rozpoczęte				
Liczba	166	337	318	674
Kubatura w 1000 m³ . .	176	259	376	818
Koszt budowy w 1000 zł	6,787	7,046	10,114	26,970
Budynki zakończone.				
Liczba	132	154	228	443
Kubatura w 1000 m³ . .	227	87	189	327
Koszt budowy w 1000 zł	11,250	2,634	5,263	9,253

Porównajmy ten wzrost budownictwa za pomocą statystyki (materjały pochodzą z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu).

Z tablicy tej widzimy, że w roku 1935 Gdynia przebudowała więcej, niż w dwu latach poprzednich łącznie.

Budownictwo gdyńskie nie ma jednolitego charakteru pod wieloma względami. Powstają budynki stałe i prowizoryczne; mieszkalne i przemysłowe; murowane i drewniane. To też nie od rzeczy będzie rozpatrzenie budownictwa gdyńskiego w roku 1935 szczegółowo.

Tabl. 1. Budynki rozpoczęte

Budynki stałe					Wyszczególnienie	Budynki prowizoryczne				
Ogółem 1935	kwartały					Ogółem 1935	kwartały			
	I	II	III	IV			I	II	III	IV
					Liczba budynków					
339	**35**	**96**	**116**	**92**	**Ogółem**	**336**	**28**	**43**	**178**	**87**
					mieszkalne:					
254	24	71	81	78	murowane	11	10	—	—	1
62	5	22	25	10	drewniane	316	15	43	177	81
					przemysłowe:					
20	4	3	9	4	murowane	2	2	—	—	—
3	2	—	1	—	drewniane	7	1	—	1	5
					Kubatura w 1000 m³					
756,3	**100,4**	**160,0**	**239,0**	**256,7**	**Ogółem**	**61,7**	**5,2**	**9,4**	**30,4**	**16,7**
					mieszkalne:					
719,0	88,1	151,0	227,3	252,6	murowane	2,1	2,0	—	—	0,1
24,5	7,2	8,6	7,0	1,7	drewniane	57,8	2,8	9,4	30,3	15,3
					przemysłowe:					
12,3	4,8	0,3	4,9	2,3	murowane	0,2	0,2	—	—	—
0,5	0,4	—	0,1	—	drewniane	1,6	0,2	—	0,1	1,3
					Koszt budowy w 1000 zł					
26,205	**3,308**	**6,956**	**7,536**	**8,405**	**Ogółem**	**765**	**50**	**113**	**386**	**216**
					mieszkalne:					
25,491	3,022	6,783	7349	8,337	murowane	12	10	—	—	2
488	196	166	98	28	drewniane	735	36	113	385	201
					przemysłowe:					
219	85	7	87	40	murowane	2	2	—	—	—
7	5	—	2	—	drewniane	16	2	—	1	13

Z tablic 1 i 2 widzimy, że rozpoczęto budynków znacznie więcej, niż ukończono — pozwala to na wyciągnięcie wniosku, że rok 1936 w budownictwie gdyńskiem będzie jeszcze bardziej intensywny, niż rok ubiegły.

W obu tablicach uderza duża ilość budynków prowizorycznych, t. j. takich, istnienie których ustalono na maximum lat 5. Są to poprostu baraki, jak z tablic widać w dominującej części drewniane. W latach poprzednich statystyka wykazuje znacznie mniejszą liczbę baraków zarówno rozpoczętych, jak i ukończonych, niż w roku 1935.

Zjawisko to tłumaczyć można w dwojaki sposób — z jednej strony nastąpiło uporządkowanie i wzmożenie pracy Nadzoru Budowlanego, który dba o to, żeby baraki również przed rozpoczęciem budowy uzyskiwały zezwolenie; dawniej większość baraków budowano poza wiadomością, a więc i poza statystyką Nadzoru Budowlanego. — Z drugiej strony budownictwo barakowe niewątpliwie rozwija się w dalszym ciągu — być może obecnie są budowane baraki lepsze i bardziej odpowiadające wymogom sanitarnym — ale zawsze są to baraki. Są dzielnice Gdyni, jak Demptowo, Chylonja, Grabówek, Obłuże, na terenie których można uzyskać prawo budowy baraków z terminem rozebrania budowy do lat 5. Budowa baraków świadczy o dotkliwym głodzie

Tabl. 2. Budynki zakończone

Budynki stałe					Wyszczególnienie	Budynki prowizoryczne				
Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV		Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV
					Liczba budynków					
213	**38**	**33**	**40**	**102**	**Ogółem**	**230**	**5**	**51**	**50**	**124**
					mieszkalne:					
166	29	29	26	82	murowane	13	—	12	—	1
23	1	—	8	14	drewniane	212	5	36	50	121
					przemysłowe:					
10	5	3	5	6	murowane	3	—	2	—	1
5	3	1	1	—	drewniane	2	—	1	—	1
					Kubatura w 1000 m³					
284,8	**60,9**	**39,5**	**53,3**	**131,1**	**Ogółem**	**420**	**0,8**	**9,5**	**10,2**	**21,5**
					mieszkalne:					
268,6	54,8	38,9	50,1	124,8	murowane	3,0	—	2,3	—	0,7
6,5	0,3	—	2,4	3,8	drewniane	38,4	0,8	6,9	10,2	20,5
					przemysłowe:					
8,9	5,3	0,4	0,7	2,5	murowane	0,4	—	0,2	—	0,2
0,8	0,5	0,2	0,1	—	drewniane	0,2	—	0,1	—	0,1
					Koszt budowy w 1000 zł					
8.742	**2,072**	**1,080**	**1,547**	**4,043**	**Ogółem**	**511**	**12**	**110**	**123**	**266**
					mieszkalne:					
8,483	1,973	1,066	1,501	3,943	murowane	37	—	28	—	14
92	8	—	35	49	drewniane	467	12	83	123	249
					przemysłowe:					
156	85	11	9	51	murowane	4	—	2	—	2
11	6	3	2	—	drewniane	3	—	2	—	1

mieszkaniowym Gdyni, szczególnie dla najbiedniejszych sfer robotniczych.

Budownictwo socjalne T. O. R.'u czy „Pagedu" nie zaspokoi głodu mieszkaniowego, jeżeli rozpoczęte nie zostaną usilne inwestycje budownictwa mieszkaniowego, dostępnego dla robotników i inteligencji pracującej.

Nie przyczynią się również do złagodzenia głodu mieszkaniowego wśród inteligencji pracującej średnio uposażonej a tembardziej wśród ludności robotniczej w roku 1935 rozpoczęte duże objekty budowlane Banku Gospodarstwa Krajowego i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Budowa tych domów, obliczonych raczej na większy dochód, może zrodzić wątpliwości, czy kapitały inwestowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, a zwłaszcza przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie mogłyby być zużyte na budowę tanich mieszkań, mogących być również dochodowemi.

O dalszy rozwój budownictwa Gdyni troszczy się Zarząd Miasta. Istniejący przy Komisarjacie Rządu Komitet Rozbudowy, mający na celu m. in. rozprowadzanie kredytów z Państwowego Funduszu Budowlanego, może wykazać się dalszą swą akcją. W roku 1935 Komitet Rozbudowy udzielił pożyczek w wysokości 3.804 tysiące złotych, a suma ogólna kredytów, rozprowadzonych przez Komitet Rozbudowy od roku 1927 wynosi 33.334 tysięcy złotych.

W roku 1936 nastąpi intensywniejszy jeszcze rozwój budownictwa, tembardziej, że ogólny plan zabudowy Gdyni jest już ukończony, a szczegółowy w znacznej swej części jest również na ukończeniu.

Bolesław Polkowski.

Ratownictwo s|s Otto Alfred Müller

Postęp nauki nawigacji, nowe wynalazki, pozwalające np. za naciśnięciem guzika określać głębokość pod statkiem, możliwość fotografowania przez mgłę, łatwość określenia kierunków, możliwość stałej łączności z lądem za pomocą radja, udoskonalone kompasy (zirokompasy) itd. znacznie zwiększyły bezpieczeństwo pływania na morzu.

Nie wszystko jednak zdołał człowiek opanować — żywioł morski pozostał taki sam

i nieszczęścia ze statkami — rzadziej niż przedtem — lecz się zdarzają na skutek różnych przyczyn.

Współczesne okręty są kosztowne, naprzykład francuska „Normandie“ kosztowała około miljarda franków, zrozumiałym jest więc interes ich właścicieli i wymaga uratowania chociażby części tych dużych wartości. — Jeśli mówimy o ratownictwie morskiem, rozumiemy głównie ratownictwo samych okrętów. Ratować ginących na morzu jest świętym obowiązkiem każdego marynarza i historja zna dużo wypadków wielkich poświęceń dla uratowania życia ludzkiego. Często się zdarza, że ludzie oddają przytem życie za swych przyjaciół, — gdyż każdy nawet wróg, znajdujący się na morzu w biedzie — jest przyjacielem tego, kto mu może przyjść z pomocą.

Zajmuje nas obecnie ratownictwo okrętów, które jako zawód powstało w XIX wieku. Jeszcze kilkadziesiąt lat temu ratowników okrętów nazywano piratami, gdyż przygodni ratownicy okrętów, korzystając z trudnej sytuacji właściciela statku, dyktowali mu swe ciężkie warunki. Obecnie, w epoce wysokiego poziomu techniki, lepszej organizacji życia, ratownictwo okrętów nabrało cech normalnego zawodu. Wielu, mniej znających warunki pracy na morzu, może dziwić wysokość kosztów ratownictwa. Musimy jednak zdać sobie sprawę z tego, że przedsiębiorstwo ratownicze musi stale utrzymywać specjalistów ratownictwa o bardzo wysokich kwalifikacjach, musi posiadać b. kosztowny inwentarz w postaci silnych okrętów ratowniczych, lichtug, pomp i szeregu innych urządzeń. Okręty ratownicze muszą zawsze mieć komplet załogi i być pod parą. A może się stać, że w ciągu roku przedsiębiorstwo nie będzie miało pracy. Z drugiej strony takie przedsiębiorstwo prowadzi ratownictwo zwykle na własne ryzyko według zasady: „no cure, no pay“ t. j. jeśli nie wyleczy, nie otrzyma zapłaty. Jeśli zatopiony okręt nie uda się wyratować — koszta ponosi tylko ratownik.

A ratownictwo okrętów jest zawsze ryzykowne. Jakieś niedopatrzenie, wypadek, zmiana pogody, zmiana kierunku wiatru itd. mogą unicestwić już dokonane roboty, a czasem spowodować zniszczenie ratowanego okrętu.

Trudno się więc dziwić temu, że dyskontując to wszystko, towarzystwa ratownicze muszą drogo kalkulować swe usługi. Z drugiej strony, każdy przezorny armator asekuruje swój statek, tak że w wypadku awarji towarzystwo asekuracyjne, zainteresowane w możliwie mniejszych stratach współpracuje z ratownictwem.

W Polsce zawód ratownictwa okrętów jest dopiero początkujący, lecz w ciągu ostatnich lat udało mu się dokonać szeregu pożytecznych a interesujących pod względem technicznym prac.

Na specjalne pod tym względem wyróżnienie zasługują prace ratownicze, wykonane przez Wydział Ratowniczy Żeglugi Polskiej przy ratownictwie statku niemieckiego Otto Alfred Müller, które uważamy za wskazane opisać szczegółowo.

W dniu 21. XII. 35 r. o godz. 1,20 Biuro Wydziału Holowniczo - Ratowniczego Spółki Akcyjnej „Żegluga Polska“ zostało zaalarmowane wiadomością, iż na redzie naszego portu tonie jakiś uszkodzony statek. Natychmiast wysłano dwa holowniki ratownicze „Ursus“ i „Tur“, celem niesienia pomocy, potem poszedł jeszcze holownik „Atlas“. Na miejscu wypadku, mniej więcej około 1½ mili od wejścia do avant-portu, stwierdzono uszkodzony statek z Hamburga o tonażu 2.750 ton brutto „Otto Alfred Müller“ w bardzo groźnej sytuacji.

Statek ten nadszedł późno wieczorem poprzedniego dnia na redę Gdyni, gdzie zakotwiczony oczekiwał na wprowadzenie go do portu. Między godz. 12. a 1-ą w nocy wychodzący z portu statek „Kersten Miles“ z Hamburga o tonażu 4.971 ton brutto najechał na zakotwiczony „Otto Alfred Müller“, uderzając dziobem w przednią część statku prawej burty, na wysokości pierwszego masztu i powodując wybicie w burcie „Otto Alfred Müller“ ogromnej dziury, przez którą dostająca się woda w bardzo szybkim czasie zalała obie przednie ładownie, jakoteż lukę bunkrową, kotłownię, maszynownię oraz pomieszczenia oficerskie i mesę.

„Kersten Miles“ przy zderzeniu tem nie odniósł żadnych prawie uszkodzeń, natomiast „Otto Alfred Müller“ mimo oparcia się dziobem o dno, znalazł się w bardzo groźnej sytuacji i tylko dzięki szybkiemu przybyciu holowników S. A. „Żegluga Polska“, które natychmiast przystąpiły do ratownictwa przez wypompowywanie stale przybywającej wody z kadłuba statku, statek ten całkowicie nie zatonął.



Początkowe stadjum zatopionego statku s/s Otto Muller

Kierownictwo Wydziału Holowniczo-Ratowniczego S. A. „Żegluga Polska“, widząc bardzo groźną sytuację statku i nie posiadając

dostatecznej ilości odpowiednich środków ratowniczych do tak poważnej pracy, zmuszone było wziąć do pomocy dalsze holowniki ratownicze z Gdańska.

W międzyczasie, wypompowując całą siłą masę przybywającej wciąż wody z kadłuba przystąpiono jednocześnie do wzmacniania wodoszczelnej grodzi pomiędzy zalanemi już, a pustemi jeszcze pomieszczeniami na statku. W tym czasie nadeszły wezwane trzy holowniki ratownicze z Gdańska, które użyto natychmiast do wspólnego wypompowywania wody, chroniąc w ten sposób statek od całkowitego zatonięcia. Całkowite kierownictwo prac pozostawało nadal w rękach S. A. „Żegluga Polska“.

Tegoż dnia nad ranem, po dokładnem zorjentowaniu się w sytuacji, jasnem się stało, że do całkowitego uratowania statku, wobec bardzo zmiennej w tym okresie roku i przez to niepewnej pogody, nieodzowne są specjalne lichtugi ratownicze, do podnoszenia zatopionych statków. Lichtugi takie, poza Anglją, znajdują się jedynie w Hamburgu, dokąd też telefonicznie natychmiast się zwrócono.

W tym samym czasie przewieziono całą załogę uszkodzonego statku na ląd, poczem pracę ratowniczą wzmożono do maximum, uzyskując wydajność wypompowywanej wody w ilości przeszło 3.000 ton na godzinę, po jakimś czasie tej pracy zauważono spadek wody w kadłubie, przystąpiono więc, przy pomocy pracy nurków, do uszczelnienia wszystkich otworów, jakoteż samej grodzi wodoszczelnej pomiędzy drugą ładownią, a luką bunkrową, uzyskując w ten sposób odgraniczenie całkowicie zalanych pomieszczeń od kotłowni i maszynowni.

Kontynuując pracę pompowania nadal, zdołano do dnia 24. XII. 35 r. wieczorem wypompować zupełnie ładownię bunkrową, kotłownię i maszynownię, dzięki czemu rufowa część kadłuba statku wynurzyła się z wody przeszło 2 metry. W tymże samym czasie, przy



Zjednoczona praca sprowadzonych z Hamburga lichtug i holowników

pomocy nurków i holowników, zdołano przeciągnąć kilka lin stalowych pod dziobem i przednią częścią statku, ułatwiając tem samem pracę oczekiwanym z Hamburga lichtugom.

Niestety jednak silne wiatry i wzburzone morze w dniu 25. XII. 35 r. zniweczyły prawie całkowicie dotychczasowe wysiłki i prace. — Uporczywe i silne fale zniszczyły wykonane przez nurków uszczelnienia i zalały powtórnie wszystkie pomieszczenia, opróżnione już z wody. Wzmagające się wciąż wiatr i fala zmusiły prawie wszystkie holowniki do odstąpienia od wraka. Pozostawiono przeto tylko jeden holownik ratowniczy „Ursus“ w pobliżu wraka, decydując się pozatem nie przerywać akcji pompowania przez pozostawienie na pokładzie wraka 2 ruchomych pomp motorowych, wziętych z holowników, z potrzebną obsługą w ilości pięciu ludzi. Ludzie ci pracowali w ciągu 1½ doby w bardzo niebezpiecznych warunkach i dzięki temu jedynie udało nam się powtórnie uchronić statek od całkowitego zatonięcia.

Dnia 26. XII. 35 r. rano nadeszły obie lichtugi z Hamburga, przyholowane przez holownik „Seeteufel“ na skutek jednak wciąż panującego silnego wzburzenia morza, niemożliwem było przystąpić do dalszej akcji ratowniczej przy pomocy lichtug. Rozpoczęto ją dopiero rano w dniu 27. XII. 35 r.

Praca lichtug polegała na ustawieniu ich po obu burtach wraka, na przeciągnięciu przez nurków pod kadłubem całego szeregu specjalnych lin stalowych i umocowaniu tychże na pokładach lichtug, poczem obie lichtugi zatopiono do wysokości pokładów w wodzie, skrócono odpowiednio podłożone liny i, wypompowując stopniowo wodę z samych lichtug, unoszono statek w górę. Kontynuowano przy tem wypompowywanie wody z kadłuba wszystkiemi jednocześnie pompami holowników ratowniczych.

Wymienione powyżej prace wykonywano w bardzo trudnych warunkach, powodowanych stałą zmiennością pogody w okresie od 27. XII. 35 r. do 2. I. 36 r., pracując cały czas bez przerwy.

Nie od rzeczy będzie nadmienić, iż w tym właśnie okresie czasu Wydział Holowniczo-Ratowniczy S. A. „Żegluga Polska“, nie przerywając akcji ratowniczej „Otto Alfred Müller“, wykonał ratownictwo statku „Kastelholm“ o tonażu circa 6.000 ton brutto, który w dniu 30. XII. 35 r. wieczorem osiadł na mieliźnie w pobliżu Orłowa.

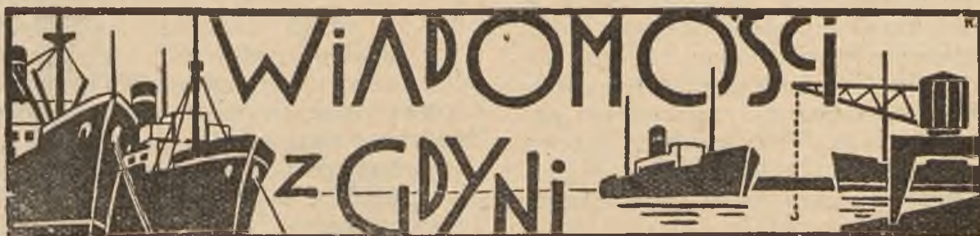
W dniu 2. I. 36 r. po wzniesieniu dziobowej części „Otto Alfred Müller“ na mniej więcej dwa metry od dna, przeholowano go wraz



Holowanie uratowanego statku na płytkie wody pod rzeźnem (Brözen)

z lichtugami na spokojną i płytszą wodę w okolicy Brzeźna (Brösen), gdzie powtórzono kilkakrotnie pracę zatapiania lichtug i skracania podłożonych lin, na skutek czego cała dziobowa część statku wynurzyła się z wody, umożliwiając załatanie dziury odpowiednim plastrem, po czem już prędko wypompowano wszystką wodę z obu przednich ładowni i w dniu 4 stycznia 1936 r. wieczorem odprowadzono całkowicie uratowany statek „Otto Alfred Müller“ do portu w Gdańsku i umieszczono go w doku.

Reasumując powyższe, stwierdzić należy, iż Wydział Holowniczo-Ratowniczy S. A. „Żegluga Polska“ przez wykonanie swych prac przy „Otto Alfred Müller“ i „Kastelholm“ w bardzo ciężkich i niebezpiecznych warunkach, wykazał dużą sprężystość, jakoteż całkowite opanowanie powierzonych mu obowiązków.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 21 stycznia 1936 r. odbyło się posiedzenie Komisji Podatkowej naszej Izby, poświęcone sprawom organizacyjnym Komisji, oraz omówieniu aktualnych zagadnień z dziedziny podatkowej, m. in. w związku z najnowszemi zarządzeniami Rządu.

Na wstępie Komisja dokonała wyboru przewodniczącego. Na miejsce dotychczasowego przewodniczącego b. wiceprezesa Izby, posła Tadeusza Marchlewskiego, który, jak wiadomo, z mandatu radcy i wiceprezesa Izby zrezygnował, jednogłośnie powołany został p. Radca Adam Korzeniewski z Grudziądza, będący dotąd pierwszym zastępcą przewodniczącego; jego miejsce zajął p. Radca Alojzy Melerski z Torunia, drugi wiceprzewodniczący, zaś na to ostatnie stanowisko powołany został p. Radca Józef Mazur z Grudziądza.

Przystępując do właściwych obrad, komisja wysłuchała sprawozdania st. referenta Izby p. Michała Korytowskiego o pracach Międzyizbowej Komisji Skarbowej, która w sprawozdawczym okresie odbyła 3 posiedzeń.

Dalej omówione zostało zagadnienie reformy świadectw przemysłowych dla przemysłu młynarskiego. W dyskusji, jaka na ten temat się wywiązała, podkreślona została znaczna rozpiętość w opłacie za świadectwa przemysłowe poszczególnych kategoryj. Wobec tego Komisja uchwaliła wniosek. aby domagać się zróżniczkowania opłaty za świadectwa przemysłowe II-ej kategorji dla przemysłu młynarskiego, przez wprowadzenie w nich podziału na dwie klasy: pierwszą opłacającą dotychczasową stawkę, obowiązującą dla tych świadectw i drugą — opłacającą stawkę odpowiednio zniżoną.

Komisja następnie zaznajomiła się z tezami referatów w dziedzinie podatkowej, przedkładanemi przez poszczególne Izby na Kongres Izb Przemysłowo-Handlowych, który odbędzie się w marcu rb. Postanowiono, że członkowie Komisji sformułują stanowisko swe do tych tez na piśmie i ewentualnie wezmą udział w dyskusji nad niemi podczas Kongresu.

Wreszcie Komisja przedyskutowała zagadnienie ustalenia pojęcia „partji“ towarów w zrozumieniu postanowień ustawy o państwowym podatku przemysłowym. W wyniku dyskusji Komisja doszła do wniosku, że pojęcie „partji“ nie da się ustalić jednolicie dla wszystkich towarów, lecz że należy sprawę tę traktować indywidualnie od wypadku do wypadku. w zależności od gatunku towaru.

ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTOWEJ.

Dnia 22 stycznia br. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Tymcz. Rady Portowej przy udziale Dyrektora Departamentu Morskiego p. L. Możdżeńskiego i pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego.

Na zebraniu tem omawiano sprawy ustrojowe portu, sprawę możliwości budowy i eksploatacji kanału przemysłowego sprawę inwestycyj miejskich niezbędnych dla portu, zwłaszcza w zakresie służby sanitarnej oraz sprawy bieżące.

ZEBRANIE KOMISJI CELNEJ TYMCZASOWEJ RADY PORTOWEJ.

Dnia 23 i 24 bm. odbyły się zebrania Komisji Celnej Tymczasowej Rady Portowej w Urzędzie Morskim pod przewodnictwem zastępcy dyrektora Departamentu Cel p. inż. Rafała Kurnatowskiego. Na zebraniach tych rozpatrywano projekt regulaminu dla publicznych składów celnych w Gdyni.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU.

Statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły ogółem w grudniu 112.049,5 t. towarów, wobec 83.498,5 ton przewiezionych w grudniu 1934 roku. Ten znaczny wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku rozłożył się dość równomiernie na wzrost przewozów eksportowych i importowych. Wywieziono w grudniu ub. r. 85.259,5 ton towarów wobec 67.026,5 t. w grudniu 1934 r., przywieziono 26.622 ton wobec 16.218 t. przywozu w grudniu poprzedniego roku. Jak widać procentowy wzrost przywozu nawet jest nieco większy niż wywozu. i przypisać ten wzrost należy wyłącznie trampom Żeglugi Polskiej, gdyż pozostałe towarzystwa przywozu nie zwiększyły, linje zaś regularne Żeglugi Polskiej zwiększyły przywóz bardzo nieznacznie.

Przewozy międzyportowe zagraniczne i tranzyt zmniejszyły się znacznie: z 254 ton w grudniu 1934 na 168 ton w grudniu ub. roku.

Z poszczególnych towarzystw na Żeglugę Polską przypadło największe nasilenie przewozów względem okresu miesięcznego z przed roku: przewiozła ona 63.273 t. towarów wobec 39.323 t. w grudniu 1934 r., w tem w wywozie 41.070 t. (XII. 34: 26.698 ton), w przywozie 24.037 ton (XII. 34: 12.371 ton). w tranzycie 168 t. (XII. 34: 254 t.)

Linje regularne Żeglugi Polskiej okazały poważny wzrost ruchu wywozowego: 12.770 t. wobec 8.130 t. w grudniu 1934, przywieziono 10.770 t. wobec 10.133 t. w grudniu 1934 r., w tranzycie przewieziono 168 t. (254 t.)

Przez Gdynię przeszło w grudniu 16.085 t. ładunków Żeglugi Polskiej, w tem 6.120 t. eksportowych i 9.965 t. importowych, przez Gdańsk 7.455 ton, w tem 6.650 t. ładunków eksportowych i 805 t. importowych.

Więcej aniżeli jakakolwiek inna linja Żegluga Polska koncentruje swe importy na Gdyni, dzieląc eksport dość równomiernie pomiędzy Gdynię i Gdańsk: takie nastawienie odpowiada niewątpliwie ogólnej tendencji pracy obu portów.

Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wyróżniły się w grudniu obfitością i rozmaitością ładunków: przewiozły one w eksporcie 28.300 ton (XII. 34: 18.568 t.). w tem 21.030 t. węgla, 2.652 t. żelaza, 2.530 t. siarczanu amonu. 1.543 t. drzewa, koksu 510 ton, drobnicy 15 t.; w imporcie 13.267 ton (XII. 34: 2.236 t.), w tem 11.080 t. rudy i 2.187 t. pomarańcz.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w grudniu ub. r. 6.105 t. towarów wobec 7.008 t. w grudniu poprzedniego roku, pozatem wywieziono 56 koni. Spadek przewozów objął wyłącznie przywóz, podczas gdy w przywozie zaznaczyła się nawet lekka zwyżka przewiezionej ilości, jak to widać niżej: wywóz w grudniu 1935: 3.900 ton (XII. 34: 3.771 t.). przywóz 2.205 t. (XII. 34: 3.237 t.)

Pomiędzy Gdynię i Gdańsk ładunki podzieliły się tak: przez Gdynię 4.000 ton (1934: 4.338 t.), w tem w eksporcie 2.048 t.) (1934: 2.279 t.), w imporcie 1.952 t. (1934: 2.059 t.), przez Gdańsk natomiast 2.105 t. (1934: 2.670 t.), w tem w eksporcie 1.852 t. (1934: 1.492 t.), w imporcie 253 t. (1934: 1.178 t.) Z powyższego wynika, że w Gdańsku spadł import na statkach towarzystwa i wzrósł eksport, choć nie w tym stopniu; w Gdyni nastąpił odwrotnie lekki spadek eksportu i nieznaczny wzrost importu.

Podział ładunków pomiędzy Londyn i Hull: odpowiednio 2.559 ton i 3.546 t., z czego widać, że wymiana towarowa z Hull w porównaniu z wymianą z Londynem się zwiększa. Wywieziono do Hull 2.222 t. towarów, w tem 1.362 t. z Gdańska i 860 t. z Gdyni. Przywieziono z Hull 1.206 t. do Gdyni i 118 t. do Gdańska. Do Londynu wywieziono 1.678 t. towarów w tem z Gdyni 1.188 t. i z Gdańska 490 t.; przywieziono z Londynu 881 t. towarów, w tem do Gdyni 746 t. i do Gdańska 135 t.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe (Pol. Transatlantyckie Tow. Okrętowe) wykonało 2 podróże z N. Yorku i z powrotem w grudniu ub. roku wobec zaledwie jednej podróży w grudniu 1934 r. Liczby wobec tego są w ostatnim grudniu niewspółmiernie większe: przewieziono 417 pasażerów, w tem 241 z Ameryki i 176 do Ameryki, wobec 176 pasażerów z Ameryki w grudniu 1934 r. Towaru przewieziono 1.635 t., w tem 1.255 w eksporcie i 380 w imporcie, wobec 617 t. towarów importowych w grudniu poprzedniego roku.

Statki Polskarobu miały również wyniki pomyślniejsze niż w roku poprzednim: przewieziono 39.034,5 t. węgla ,wyłącznie w eksporcie, wobec 36.557,5 t. w grudniu 1934 r., w tem do Szwecji 26.638 t. (21.853,5 t.) i 12.396,5 ton do Norwegji (14.704 t.) Odbyto podróży 14 (13), odwiedzając porty: 2-krotnie Oxelösund, Stockholm, Gefle i Göteborg. oraz po 1 razie: Tofte, Helsingborg, Slite, Oslo. Haugesund i Stavanger.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W GRUDNIU 1935.

W grudniu 1935 roku urządzenia przeładunkowe w porcie przepracowały godzin 13020 min. 55 z zużyciem prądu 119.373 kWh i przeładowały 236.638 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

Dźwigi	Godz. pracy netto	Ilość przeł. ton	Ilość zuż. prądu kWh	proc. zatrud netto
1. 3 mostowe	618.45	38.162	21.439	103,0
2. 1 taśmowiec	103,05	20.118	6.300	51,5
3. 1 zasobnik	373,40	22.038	2.801	187,0
4. 6 do rudy i złomu	5.230,55	33.652	31.482	268.0
5. 24 bramowe	7.028,55	81.034	10.570	146.5
6. 14 półportalowe	3.733,35	41.701	23.293	133.0

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy 153,8%, w roku 1934 — 99.7%, przyrost więc wynosi zatem 54,1%.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W GRUDNIU.

W ciągu grudnia do portu gdyńskiego przywieziono 12.683,5 ton bawełny, w tej ilości 11.070 ton bawełny amerykańskiej, 992,3 ton bawełny egipskiej i 621,1 ton bawełny egzotycznej. Na ogólną ilość bawełny amerykańskiej statkami linij bezpośrednich z Gulfu przywieziono 9.371,9 ton, zaś z przeładunkiem w portach europejskich 1.698 ton, z tego przeładowano w Bremie 1.643 ton i w Rotterdamie 55 ton. Bawełna egipska w ilości 909,3 ton przywieziona została do Gdyni statkami linij bezpośrednich i w ilości 82,9 ton z przeładunkiem w porcie angielskim Hull. Wreszcie cała ilość bawełny egzotycznej w wyżej wskazanej ilości 621,1 ton przywieziona została z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich. Zwrócić przytem należy uwagę na fakt, że o ile bawełna amerykańska w znacznej ilości miała za port przeładunkowy jedynie Bremę, o tyle dla bawełny egzotycznej weszły w rachubę 4 porty przeładunkowe, a mianowicie pierwsze miejsce zajęła Antwerpja z przeładunkiem 341 ton, drugie Rotterdam z 137,6 ton, trzecie Brema — 95,1 ton i czwarte Hamburg 46 ton.

ANKIETA GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zwraca się do firm przemysłowych swego okręgu z uprzejmą prośbą o udzielenie Głównemu Urzędowi Statystycznemu danych, w związku z rozpisaną przez Urząd ten ankietą o produkcji, zbycie i zatrudnieniu za r. 1935. Izba uprasza o dokładne wypełnienie otrzymanych kwestjonarjuszy i przestrzeganie terminu zwrotu ich, który wyznaczono na dzień 31 stycznia br.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU I W CAŁYM ROKU 1935.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w grudniu 386.035 ton, z czego na przywóz przypadło 69.539 ton i na wywóz 316.496 ton. W porównaniu do ogólnego przeładunku towarów w grudniu roku 1934, który wyniósł 513.427,5 ton, wypada zanotować spadek ogólny w wysokości 127.392,5 ton. Spadek ten jest wynikiem jedynie obniżenia się ilości towarów wywożonych, który w porównaniu do grudnia roku poprzedniego spadł o 141.624 ton, przywóz natomiast wzrósł o 14.231,5 ton.

Jeśli chodzi o zmiany jakie zaszły w przeładunku poszczególnych towarów w grudniu w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego, to zanotować należy (w nawiasach liczby odnoszą się do grudnia 1934 r.) w przywozie wzrost wykazały: rudy 40.444,3 ton (18.739,3 ton), kakao 143,6 ton (67.4 ton), tłuszcze zwierzęce — 1.277,3 ton (1.001,4 ton, złom — 81,8 ton (0), żelazo i stal — 2.400,3 ton (1.596,6); spadek natomiast wykazały: nasiona 982,8 ton (1.100,1 ton), kawa — 216,6 ton (226,3 ton), śledzie solone — 4.335.9 ton (11.086,4 ton), fosforyty — 1.605,1 ton (7.147,7 ton), wełna — 0 (7,8 ton), przędza wełny 5,4 ton (31,4 ton), przędza bawełny — 49,3 ton (396 ton), szmaty — 0 (98.2 ton) i żelazo surowe 13,9 ton (73,1 ton).

Z liczb powyższych wynika, że wzrost przywozu przypisać należy głównie wzmożonym dowozom rudy, natomiast spadek przywozu dotknął cały szereg towarów w pierwszym zaś rzędzie śledzi i fosforytów.

W wywozie zaszły zmiany następujące: wzrost dał się zauważyć przy pszenicy — 2.754,7 ton (305 ton), roślinach strączkowych — 6.332,1 ton (2.416,3 ton), mące — 15.159,3 ton (2.409,7 ton), bekonach 110,9 ton (75 ton), parafinie — 1.238,1 ton (1.101,9 ton) i makuchach — 3.134,1 ton (2.780 ton). Zmniejszenie wywozu nastąpiło w następujących kategorjach towarów: żyto 8.945,8 ton (49.112.1 ton), jęczmień — 28.887,9 ton (37.003,3 ton), węgiel — 157.895.8 ton (260.956,7 ton), oleje do trybów — 437,2 ton (570,1 ton), smary — 57 ton (6.581,7 ton), drzewo tarte — 38.041,2 ton (44.727,8 ton) i cynk — 318,1 ton (513,4 ton).

Co się tyczy ogólnych wyników rocznego przeładunku towarów w porcie gdańskim, to wyraził się on w liczbie 5.093.014.4 ton, co

w porównaniu do roku poprzedniego stanowi spadek o 1.275.929,2 ton. Spadek jest całkowicie wynikiem obniżenia wywozu, który się zmniejszył o 1.398.634,3 ton, zmniejszenie to przypada głównie na węgiel, którego załadowano w porcie gdańskim o około 1 milj. ton mniej niż w roku poprzednim oraz na drzewo, którego wywieziono o blisko 200 tys. ton mniej, wreszcie na zboże wszelkiego gatunku. Natomiast przywóz towarów w roku 1935 w porównaniu do roku 1934 wzrósł o 122.705,1 ton.

Szczegółowe zestawienie liczb dotyczących rocznego przeładunku towarów w porcie gdańskim nie zostało jeszcze całkowicie wykończone, co uniemożliwia przeprowadzenie już teraz pełnej analizy porównawczej, w stosunku do roku poprzedniego, jak również tej samej analizy w porównaniu do obrotów Gdyni.



NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — AMERYKA POŁUDN.

Dnia 28 lutego br. nastąpi oficjalne otwarcie nowej polskiej pasażersko-towarowej linji żeglugowej Gdynia — Ameryka Południowa.

W dniu tym wyruszy w pierwszą podróż na tej linji s/s Pułaski, którego przebudowa, dokonywująca się w stoczni duńskiej Nakskov, jest już na ukończeniu. Pełnej modernizacji uległy pomieszczenia pasażerskie. Wprowadzono sztuczną wentylację, powiększono liczbę pryszniców i wanien, przeprowadzono ogólny remont. Statek został poza tem wyposażony w chłodnię do przewozu łatwo-psujących się towarów.

Trasa „Pułaskiego", wynosząca 20 tys. km. jest następująca: Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Sao Paulo — Montevideo — Buenos Aires.

ZAMIANA STATKU NA LINJI GDYNIA/GDAŃSK — KOPENHAGA.

Na linji Gdynia/Gdańsk — Kopenhaga utrzymywanej z odjazdami raz w tygodniu w obie strony przez „Det Forenede Dampskibsselskab" w Kopenhadze nastąpiło wycofanie z ruchu parowca „J. C. Jacobsen" i wprowadzenie na stałe na linję parowca „Sleipner". Statek ten dotąd kursował na linji Kopenhaga — wyspy Faeroe, posiada komfortowe urządzenia dla 22 pasażerów 1-ej klasy i 24 pasażerów drugiej klasy. Statek ma nośność około 1.300 t. DW.

SZWEDZKA MARYNARKA HANDLOWA W R. 1935.

Według danych Norske Veritas marynarka szwedzka w roku 1935 zmniejszyła się o 37 statków i 40.900 t. rej. brutto. Ciekawe jest, że flota motorowych statków znacznie się zwiększyła w tym roku: o 8 statków z 24.300 t. r. brutto, natomiast flota parowców zmniejszyła się o 44 statki z 65.000 t. r. br.

Na 1-go stycznia 1936 r. tonaż szwedzki liczył 1.526.800 ton r. brutto pojemności okrętowej.

Jednocześnie bardzo pomyślnie rozwijało się budownictwo okrętowe na stoczniach Szwecji. Z końcem roku znajdował się na stoczniach tych w budowie tonaż nowych okrętów o ogólnej pojemności 197.630 ton.

OPANOWANIE PRZEWOZÓW PRZEZ FLOTĘ SOWIECKĄ.

Jak wiadomo, w ostatnim roku uwydatniła się szczególnie silnie tendencja Związku Sowieckiego do uniezależnienia się w przewozach morskich z- i do- portów sowieckich, od pośrednictwa obcych statków handlowych. Zadanie to nie przedstawia się niewykonalnem, ze względu na specjalny charakter eksportu sowieckiego (surowce, w pierwszym rzędzie drzewo). Liczne zakupy tonażu zagranicą, najwięcej w Holandji, oraz w mniejszym stopniu własne budownictwo okrętowe przyczyniły się do podniesienia udziału bandery sowieckiej w obrotach własnych portów do 40%.

W liczbach bezwzględnych przedstawia się to cyfrą 5.000.000 ton, wobec tego, że cały obrót Związku Sowieckiego przez porty morskie z zagranicą jest niewielki — nieco ponad 12.000.000 ton.

Sowieckie statki również trudniły się przewozem towarów między portami zagranicznemi: sprawami temi trudnił się Sowfracht (Sowiecka Frachtowa Agencja), którego zadaniem jest dostarczanie statkom sowieckim frachtów pomiędzy portami zagranicznemi.

„QUEEN MARY" SZACHUJE DOTYCHCZASOWE CENY PRZEJAZDU PRZEZ PÓŁNOCNY ATLANTYK.

Cunard - White Star Line zawiadomiła agentury sprzedaży biletów o minimalnych stawkach dla budującej się „Queen Mary", które odpowiadają stawkom statku kabinowego, czyli Ł 32 10 s. poza sezonem i Ł 33 5 s. latem. Konferencja Pasażerska Północnego Atlantyku zaprotestowała przeciwko tym cenom, wobec czego Cunard - White Star Line zapowiedziała swój zamiar wystąpienia z konferencji. Pierwszy odjazd „Queen Mary" nastąpi 27 maja, to też powyższe pociągnięcia ze strony linji i konferencji mają raczej znaczenie taktyczne, aniżeli realne: wykonywane są one jednakże na tle tendencji zniżkowej dla stawek za przewóz pasażerów poprzez północny Atlantyk i są jakby zapowiedzią ogólnych zniżek, pod presją zniżki cen biletów najdroższego statku.

Na razie już 28-go stycznia odbędzie się w Londynie posiedzenie Atlantyckiej Konferencji, które prawdopodobnie orzeknie nieprzychylnie dla właścicielki „Queen Mary". Wnioskować o tem można z następującego oświadczenia p. S. J. Jacksona, wice-prezesa United States Lines:

„Linje naogół odczuwają, że są głębokie podstawy, ażeby wątpić, czy zgodne jest z duchem konferencji przyznanie szczebla statku kabinowego dla statku zbudowanego jako de luxe firt class liner, second to none, który jest trzykroć większy od wielkich statków i wreszcie o sześć węzłów szybszy od najszybszych statków, które dotąd były traktowane jako statki kabinowe. Niemniej jednak niema przepisu, któryby zabronił armatorowi decyzji w sprawach dotyczących eksploatacji własnego statku".

Holland America Lijn, nie czekając na wynik posiedzenia już przemianowała od 16. I. swoje pierwsze klasy na klasy kabinowe. Postąpiły tak również inne towarzystwa, co nie przesądza sprawy „Queen Mary", która wszak będzie statkiem luksusowym, o rekordowej wielkości i szybkości i w razie pozostania jej armatorów w konferencji prawdopodobnie nie zostanie uznana za cabin-ship.

STATEK BUDOWANY ZA PARTJĘ TYTONIU.

Koninklyke Paketvaart Maatschappy w Amsterdamie ma poważny udział w Deli Company, do której należą zbiory tytoniu z Sumatry. Holenderskie zbiory tytoniu na Sumatrze zagrożone są ostatnio przez zmniejszenie zapotrzebowania ze strony głównych ich nabywców, do których między innemi zaliczają się Niemcy, biorące normalnie połowę zbiorów tej wyspy, wartości około 40 milj. marek. Ustalenie kwot importowych i inne zarządzenia restrykcyjne doprowadziły odbiór do zaledwie 20,5 milj. marek.

Koszt budowy nowego 12.000-tonowca dla wspomnianego towarzystwa żeglugowego wynosi 3 miljony florenów, więc zamówienie na statek — to tylko cząstka dla wyrównania bolesnej różnicy, o ile za cenę budowy statku w Niemczech można zwiększyć dostawę im dla przemysłu cygarowego sumatrzańskiego tytoniu. Pozostaje zaspokoić protesty odczuwającego brak zamówień holenderskiego budownictwa okrętowego. Na szczęście towarzystwo potrzebuje aż trzech nowych okrętów i za cenę oddania dwóch z nich stoczniom holenderskim uzyskuje zezwolenie na zamówienie trzeciego u Bloma i Vossa w Hamburgu. Będą to motorowce 16-węzłowe, z urządzeniami dla 80 pasażerów pierwszej klasy i 90 miejsc w chińskiej klasie kabinowej. Słowem wygląda, jak gdyby wszyscy udziałowcy tranzakcji byli zadowoleni, a przedewszystkiem towarzystwo żeglugowe, które odnawia swą flotę, potrzebując tylko ⅔ kosztów tego odnowienia płacić w gotówce i wzmacniając swą pozycję, jako udziałowiec plantacyj tytoniu.

STATEK ZA ALUMINIUM.

Konstruktor ostatnich yachtów - obrońców puharu amerykańskiego p. St. Burgess zaprojektował do następnej obrony tego puharu statek długości 100 stóp, cały z aluminium. Statek aluminiowy tej wielkości będzie według obliczeń ważyć zaledwie trzecią część wagi statku stalowego. Zachodzi jedynie pytanie czy da się należycie uodpornić kadłub aluminiowy na działanie wody morskiej. Na razie spuszczono na wodę część centralną przyszłego statku i bedzie sie dokonywało seryj doświadczeń w Newport News Va.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBRADY POLSKIEJ I NIEMIECKIEJ KOMISYJ RZĄDOWYCH W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO.

W dniach ostatnich odbyła się w Warszawie druga wspólna sesja komisyj rządowych polskiej i niemieckiej, których zadaniem jest stałe kontrolowanie obrotów towarowych między obu krajami, dokonywanych na podstawie umowy gospodarczej z dnia 4 listopada 1935 r. oraz nadawanie wymianie handlowej właściwego biegu.

W wyniku 6-dniowych obrad, prowadzonych w atmosferze życzliwej współpracy i koordynacji wzajemnych wysiłków, mających na celu prawidłowe i korzystne dla interesów obu stron regulowanie wywozu i przywozu, zgod-

nie z postanowieniami umowy, osiągnięto przedewszystkiem porozumienie w sprawie ustalenia obustronnego planu importowo - eksportowego na miesiąc luty 1936 r. Z uwagi na to, że sezonowe natężenie wywozu niektórych polskich artykułów rolnych było w ub. miesiącach znaczne, import zaś niemiecki do Polski i W. M. Gdańska (który, jak wiadomo, uczestniczy w umowie listopadowej) nie osiągnął dotychczas ustalonej pierwotnie wysokości — komisje rządowe postanowiły znacznie obniżyć „plafon" eksportowy polski na luty. Okazało się bowiem wyraźnie, iż możliwość rozwoju wzajemnego wywozu i przywozu są ze sobą ściśle powiązane. Niedostateczny rozwój eksportu niemieckiego do Polski musi zatem z konieczności pociągnąć za sobą pewne zahamowanie wywozu polskiego do Niemiec. Szczególnie silne ograniczenie eksportu polskiego w lutym ma na celu zapewnienie sprawnego działania układu rozrachunkowego i temsamem niezwłocznego otrzymywania przez eksporterów ich należności, a zwłaszcza całkowite uniemożliwienie powstawania jakichkolwiek nowych „zamrożeń" z tytułu eksportu polskiego do Niemiec. Ponadto w celu uniknięcia na przyszłość dalszego poważnego ograniczenia ilościowego naszego wywozu do Rzeszy i sprawnego regulowania wzajemnych obrotów towarowych, obydwie komisje rządowe porozumiały się co do środków. prowadzących do przewidzianego w umowie listopadowej wzmożenia wywozu niemieckiego i w konsekwencji także do powiększenia eksportu polskiego. W związku z tem, komisje rządowe uchwaliły wprowadzić dalsze ułatwienia i w obrocie artykułami handlu księgarskiego (wymiana wydawnictw, wypożyczanie książek i t. p.), a także ustaliły warunki importu do Polski na składy konsygnacyjne oraz omówiły szereg kwestyj, związanych z funkcjonowaniem zarówno samej umowy gospodarczej, jak i załączonego do niej układu rozrachunkowego.

Pozatem omówiona została przez komisję rządową kwestja wierzytelności Polski, powstałych jeszcze na podstawie układu kompensacyjnego z dnia 11-go października 1934 r. i w rezultacie stworzone zostały możliwości „odmrożenia" znacznej części tych wierzytelności.

Wreszcie uzgodniono, że następna sesja komisyj rządowych odbędzie się w połowie lutego w Berlinie.

PERSPEKTYWY DLA EKSPORTU POLSKIEGO DO EGIPTU.

Egipt staje się w ostatnich latach dla wywozu polskiego rynkiem zbytu o wzrastającem znaczeniu i wysuwa się pod tym względem na jedno z czołowych miejsc wśród krajów kontynentu afrykańskiego.

Dla lepszego uwypuklenia tego stanu rzeczy, przypomnieć należy, że dość znaczny wywóz polski do Egiptu w latach przedkryzysowych, zbyt jednak jednostronny, bo składający się głównie z dwóch pozycyj: cukru i cementu, doznał dotkliwego załamania się w latach 1931 i 1932 skutkiem rozwinięcia się w tym czasie egipskiego przem. odnośnych artykułów. Od tego czasu jednak zaznacza się zwrot ku poprawie, słaby jeszcze w roku 1933, silniej postępujący w roku następnym i 1935. Rynek egipski, wolny od jakichkolwiek ograniczeń przywozowych i płatniczych i jeden z rzadkich pod tym względem wśród piętrzących się powszechnie wszelkiego rodzaju zapór wwozowych, zaczyna z natury rzeczy coraz silniej zaprzątać uwagę polskich kół eksportowych, tym razem o szerszym już zasięgu, a akcentuje się to w większym stopniu od chwili, kiedy waluta egipska, ściśle związana z funtem angielskim, przestała ulegać znaczniejszym wahaniom kursowym i kiedy sprawa usprawnienia i potanienia połączeń morskich między Polską a krajami Bliskiego Wschodu weszła na drogę zdecydowanej poprawy.

Następujące cyfry ilustrują dobitnie dynamikę zwiększających się obrotów wywozu polskiego na rynek egipski w ostatnich trzech latach, w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy:

I—IX. 1933 . . . . zł 1.933.000
I—IX. 1934 . . . . zł 2.784.000
I—IX. 1935 . . . . zł 3.697.000

Zestawienie powyższe uwidacznia silne tempo wzrostu polskiego wywozu na rynek egipski, który w roku bieżącym jest wyższy o jedną trzecią w stosunku do roku poprzedniego, zaś dwukrotnie wyższy w stosunku do 1933 roku.

Interesującym objawem wywozu polskiego do Egiptu, w przeciwieństwie do stanu z lat dawniejszych, jest tendencja jego do różniczkowania się. Obok ważniejszych dotychczasowych pozycyj, jak węgiel, dykta, meble gięte, naczynia żeliwne, niektóre tkaniny wełniane i t. d. pojawiają się na rynku egipskim coraz nowe artykuły polskie, które w r. 1934 objęły przeszło 40 różnych pozycyj, a do których w roku bieżącym doszły dalsze, jak: żelazo handlowe, łączniki do rur, wyroby mięsne, wyroby lniane, niektóre tkaniny bawełniane, koce wełniane, stożki do kapeluszy, niektóre artykuły chemiczne, papier szmerglowy, szczecina i inne. Wprawdzie niektóre z tych pozycyj nie wyszły jeszcze poza ramy próbnych wysiłków, osiągnięte jednak pierwsze wyniki pozwalają przypuszczać możliwość ich utrwalenia się.

W analizie perspektyw dalszego rozwoju polskiej ekspansji handlowej w stosunku do Egiptu, szczególną uwagę zwraca na siebie przełomowy wprost zwrot konjunkturalny, jaki dokonywuje się w chwili obecnej na tymże rynku. W szczególności dotyczy to dziedziny artykułów bawełnianych, stanowiących najważniejszą pozycję w przywozie Egiptu. Przez obłożenie przez Egipt 40 procentowem cłem

dodatkowem, ad valorem, najgłówniejszych artykułów japońskich (wszystkie artykuły bawełniane oraz artykuły ze sztucznego jedwabiu) oraz wstrzymanie, w wyniku zastosowania sankcyj, dosięgającego dużych sum przywozu włoskiego, który zresztą już od szeregu miesięcy poważnie osłabł, wytwarza się na rynku egipskim uprzywilejowana sytuacja zbytu dla pozostałych krajów. Dla uprzytomnienia sobie znaczenia dokonanej zmiany, wystarcza wspomnieć, że przywóz do Egiptu samych tylko artykułów bawełnianych pochodzenia japońskiego i włoskiego osiągnął w roku 1934 przeszło 2,5 miljona funtów, zaś wraz z pozostałemi artykułami, objętemi ograniczeniem przywozowem, blisko 4,5 miljona funtów. W zakresie tego importu Egipt poszukuje dzisiaj intensywnie zastępczych źródeł zakupu.

W nawiązywaniu nowych kontaktów handlowych egipskie sfery handlowe zwróciły uwagę również na Polskę. Zainteresowanie to znajduje wyraz w licznych zapytaniach, skierowanych obecnie do fabryk polskich, a nawet wyjazdach poważnych kupców do Polski, które podejmowane są w przeświadczeniu, że polski przemysł powinien dziś posiadać możliwości konkurencyjne w nowootworzonych warunkach rynkowych.

Nie ulega zatem wątpliwości, że moment dzisiejszy jest wyjątkowym i dlatego winien spotkać się on z najleżytem zrozumieniem ze strony jaknajliczniejszych polskich kół eksportowych i natychmiastowem podjeciem przez nie aktywnych i realnych wysiłków. Niewykorzystanie go grozi zdystansowaniem polskiego wywozu przez inne kraje, które podjęły już wzmożoną akcje o rozszerzenie swych pozycyj na rynku egipskim.

By jednak akcja eksportowa mogła liczyć na pełne powodzenie, musi być przedewszystkiem dobrze zorjentowana w potrzebach rynku które dla wielu artykułów są odmienne niż na innych rynkach, ze względu na różnice klimatyczne, specjalne przyzwyczajenia ludności i t. d. Nie wystarcza tutaj poprzestawanie na informacjach przedstawiciela miejscowego i na niepewnej często jego pracy, lecz niezbędnem jest ujęcie kontroli rynku we własne ręce. Egipskie firmy agenturowe gromadzą zazwyczaj, w chęci zabezpieczenia się przed ciągłemi przesunięciami, zachodzącemi w możliwościach dostaw poszczególnych krajów, możliwie liczne przedstawicielstwa, co zawsze wzbudza obawę, czy artykułowi polskiemu poświęcana jest należyta uwaga i praca. W tych warunkach korespondencyjne jedynie kontakty niezawsze wystarczają. — Najodpowiedniejszym tutaj środkiem zdaje się być stwarzanie własnych organizacyj eksportowych, rozporządzających na rynku zbytu swoimi wypróbowanymi ludźmi, czego zachęcające przykłady już istnieją, a z braku tychże conajmniej zwiedzanie rynku, osobiście przez dostawcę lub jego komiwojażera, celem bezpośredniego zapoznania się z jego strukturą. Częste były wypadki, że jedno odwiedzenie rynku przez dostawcę wystarczyło dla wprowadzenia artykułu, czego kilku zmienianych kolejno agentów miejscowych dokonać nie mogło. Ważnym tu również jest moment psychologiczny. Dostawca, z daleka patrzący na rynek, odnosi się często już a priori z uprzedzeniem do rynku i do otrzymywanych od osób trzecich informacyj i o wiele skłonniejszym staje się zazwyczaj do większych wysiłków a nawet ofiar po osobistem sprawdzeniu rynku i poznaniu odbiorców. Ten osobisty kontakt usunie niewątpliwie wiele jeszcze istniejących, nieuzasadnionych w dużej części, uprzedzeń względem rynku egipskiego, z jakiemi spotkać się można wśród dostawców polskich. Tak pojęta akcja eksportowa może się opłacić, zwłaszcza obecnie, przyczem w rachubę wchodzą, poza rynkiem egipskim, niemniej interesujące rynki ościenne. Wyrazem słuszności tego zalecenia jest fakt bardzo licznego dzisiaj obsyłania rynku egipskiego komiwojażerami przez dostawców innych krajów i częstego zakładania przez tychże swych własnych agentur sprzedażnych.

Poza techniczną stroną organizacji eksportowej ważnem jest zwrócić uwagę również na strukturalne warunki rynku egipskiego. Krzyżująca się na tymże ostra konkurencja licznych krajów przyzwyczaiła rynek do bardzo niskiego poziomu cen. W tej sytuacji rynek egipski stał się mniej wybrednym pod względem jakości i poszukuje przedewszystkiem artykułów tanich. Dotyczy to przedewszystkiem dziedziny artykułów włókienniczych, w której dotychczasowy, słaby stosunkowo, eksport polski, posiadający naogół towar lepszy i droższy, docierał naogół tylko do odbiorców detalicznych, rzadko natomiast do hurtowników.

Celem dopełnienia powyższych uwag należy zaznaczyć, że ogólna sytuacja gospodarcza Egiptu uległa w ostatnich latach znacznej poprawie, zaś w chwili obecnej jest szczególnie pomyślna. Zrównoważony budżet państwowy o wzrastających stale wpływach skarbowych, silne nadwyżki w bilansie handlowym, zdrowa waluta oraz obfity zbiór tegoroczny bawełny, stanowiącej główne źródło bogactwa kraju, z jaknajlepszemi widokami na jej sprzedaż, są czynnikami, które dodatnio wpływają na korzystne kształtowanie się siły kupna rynku jakoteż na jego zadawalającą dzisiaj wypłacalność.

ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDJI NA ROK 1936.

Fińska Rada Ministrów wprowadziła z dniem 1 stycznia b. r. następujące zmiany w fińskiej taryfie celnej w dziedzinie pozycyj tak zw. „ogwiazdkowanych“, to znaczy pozycyj, które Rada Ministrów może zmienić bez uprzedniej zgody parlamentu:

Nr. poz.	Nazwa towaru	Nowa stawka	Poprzednia stawka
		za 1 kg w FMK.	
34	Kukurydza niemielona . . .	0.15	0.20
49	Otręby wszelkie	0.15	0.30
70	Makuchy różne	0.20	0.30
71 b	Inna pasza	0.20	0.30
	Obuwie:		
477	inne, osobno niewymienione, których waga od pary netto wynosi więcej niż 400 gr również obuwie z innego materjału, niż skóry, osobno niewymienione	38.—	48.—
	Futra, wyprawione, niezszyte:		
484 a	zwyczajne owcze, oprócz do celów wojskowych	100.	100.—
b	inne owcze, jak astrakan, „persjan", oprócz do celów wojskowych	160.—	100.—
492	Obuwie gumowe:		
	a) wysokie	12.—	20.—
	b) inne	12.—	16.—
	Motory wszelkie:		
683	1. wybuchowe	10% ad val.	—
	2. inne	10% ad val.	—
727	Zegary:		
	Ze złotą kopertą lub z platyny	150.—	150.—
	Koperty do zegarów:		
729	Ze złota lub platyny	150.—	150.—
Uwaga	Zegary z pozłacaną kopertą	100.—	150.—
	Koperty pozłacane	100.—	150.—
744	Kamienie i gliny ziemne.		
	Cement wszelki za 100 kg	48.—	12.—

Uwaga: Za cementy pochodzące z państw, z któremi Finlandja posiada umowę handlową, pobiera się tylko cło zasadnicze (t. j. 12 Fmk. za 100 kg).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 GRUDNIA 1935 R. DO 7 STYCZNIA 1936 R.

BELGJA. Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji aparatów do wody selterskiej, pojazdów elektrycznych oraz motorów elektrycznych.

BUŁGARJA. 23 ub. r. ogłoszone zostało rozporządzenie o pakowaniu przędzy skręcanej.

W myśl obwieszczenia z 27 grudnia ub. r. został cofnięty bezcłowy wwóz podchlorynu wapnia i podchlorynu sodu.

CZECHOSŁOWACJA. 10. bm. wchodzą w życie nowe, nieznacznie obniżone, dodatki celne na zboża. Cło na masło pozostaje bez zmiany. Tłuszcz korzysta do marca br. z cła obniżonego.

W związku z kopenhaską konwencją o wywozie drzewa, został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego od 1. I. 1936 wywóz tarcicy iglastej z poz. 134 delta.

Opłata manipulacyjna za pozwolenie wywozu wynosi 8 Kc. za 10.000 kg.

EGIPT. Na określone towary pochodzenia chińskiego zostało nałożone dodatkowe cło w wysokości 40% ad val. Towary te są prawie też same, które podlegają dodatkowemu cłu 40% pobieranemu przy ich imporcie z Japonji.

EKWADOR. Dekret z dnia 1 listopada 1935 r. przyznaje szereg ulg celnych i podatkowych dla wwozu artykułów elektrotechnicznych. Dekret z 21 listopada 1935 r. zwalnia od cła sublimat siarkowy w proszku.

19 listopada ub. r. ustalony został podatek od importowanych wyrobów tytoniowych w podwójnej wysokości ceny cif towaru. Ustawa z tegoż dnia reguluje na nowo sprawy monopolów spirytusowego, tytoniowego, solnego i zapałczanego.

ESTONJA. Na podstawie porozumienia dodatkowego łotewsko-estońskiego z 20 grudnia ub. r. zostały przyznane Łotwie dla szeregu artykułów zniżki celne od 50% do 70% w zakresie niezbyt wielkich kontyngentów celnych.

FRANCJA. W myśl obwieszczenia z 22 grudnia ub. r. cofnięte zostało zamknięcie przywozu niektórych ryb słodkowodnych pochodzenia duńskiego. Obwieszczenie z 24 grudnia ub. r. zawiadamia o cofnięciu zamknięcia przywozu ryb morskich z Hiszpanji.

Dekret z 27 grudnia ub. r. zmienia przepisy o znakowaniu artykułów szklanych.

W ciągu grudnia ub. r. ukazały się okólniki Generalnej Dyrekcji Ceł w sprawie taryfikacji i clenia smoły stearynowej, motorów gazowych i motorów Diesla oraz futer astrachańskich.

HOLANDJA. 1 stycznia br. weszły w życie ostatnie dotychczas niestosowane, postanowienia nowej taryfy celnej z 1934 r. oraz postanowienia wydanego 29 listopada ub. r. rozporządzenia wykonawczego do tej taryfy.

IRLANDJA. Rozporządzenie z 20 grudnia ub. r. rozszerza ograniczenia przywozowe, którym podlegają pneumatyki samochodowe na pneumatyki nowych rozmiarów.

JUGOSŁAWJA. Od dnia 15. I. 36 płatności w ramach obrotów płatniczych z Niemcami następować będą w ten sposób, że jugosłow. importer będzie pokrywać swe zobowiązania przez zakup specjalnych czeków rozrachunkowych do wysok. 100%. Czeki te trzeba nabywać na giełdzie. Czeki rozrachunkowe opiewają na kwoty należne dostawcom jugosłowiańskim od odbiorców niemieckich i wpłacane do niemieckiej kasy rozrachunkowej.

Dotychczasowe konta ulegają likwidacji.

MAROKKO HISZPAŃSKIE. 10 grudnia ub. r. ogłoszony został dekret podwyższający cło na towary wwożone drogą lądową przez Melilla - Tetuan do wysokości ogólnie pobieranego cła 12½% ad val. t. j. o 7½% ad val.

NIEMCY. Rozporządzenie z 21 grudnia ub. r. wprowadza zmiany celne dotyczące kartofli, owiec, mięsa, melasy, otrąb, pozostałości otrzymywanych przy produkcji krochmalu, wytłoków buraczanych, wapna palonego oraz superfosfatów. Zmiany weszły w życie 1 bm.

RUMUNJA. Pobierana od 1. XII. 35. 12%-wa taksa importowa obliczana jest według 3 następujących wartości towaru, 1) wartości fakturowanej, 2) wartości taryfy służącej za podstawę do poboru podatku obrotowego, 3) wartości wyznaczonej przez Komisję Kontroli Cen. W ten sposób w rezultacie pobierana taksa wynosi często znacznie więcej niż 12% wartości towaru, dochodząc niejednokrotnie w rzeczywistości do 30% lub wyżej.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał decyzję o taryfikacji tekturowych kloszów do lamp, instrumentów do pomiaru siły maszyn okrętowych (torsion meters), aparatów fotograficznych do zdjęć mikrograficznych, zdemontowanych przy wwozie instrumentów do pomiaru szybkości, oraz papieru znakowanego (stencil paper).

SYRJA LIBAN. Rozporządzeniem z 18 listopada 1935 r. zostały częściowo obniżone stawki celne na futra.

SZWAJCARJA. Opłaty licencyjne (pobierane przy udzielaniu zezwoleń wwozowych) zostały od 1 bm. podwyższone dla drzewa, materjału włóknistego do fabrykacji papieru i przędzy wełnianej.

SZWECJA. Uległo obniżeniu cło i opłata akcyzowa pobierane od margaryny (z 45 kr. na 35 kr. i respect. z 30 kr. na 20 kr. od 100 kg.).

TUNIS. Dnia 13 grudnia ub. r. ogłoszono następujące dekrety francuskie o zmianach celnych, jako obowiązujące na terytorjum Tunisu: dekret z 13 listopada ub. r. (pstrągi i łososiowate) dekret z 14 listopada ub. r. (jedwab i materjały bawełniane wysokiego gatunku), dekret z 14 listopada ub. r., (dziczyzna), dekret z 20 listopada ub. r. (wprowadzenie w życie traktatu handlowego francusko-sowieckiego z 1934 r.).

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Państwowy Instytut Eksportowy posiada listę żądanych przez połudn.-afryk. sfery gospodarcze zwyżek, zniżek i zwolnień celnych.

Od 8 listopada 1935 r. może być, pod określonemi warunkami, zastosowane zwolnienie od cła wobec metalowych drobnych przedmiotów i urządzeń używanych w zakładach drukarskich.

25 listopada 1935 r. weszło w życie cło antydumpingowe na wyroby powroźnicze pochodzące z wysp Filipińskich.

URUGWAJ. Uprzywilejowane traktowanie drzewa twardego pochodzenia brazylijskiego zostało rozszerzone na drzewo twarde paragwajskie.

WĘGRY. Węgierskie towarzystwa transportowe są uprawnione do stawiania do dyspozycji wysyłających dewizy potrzebne do opłacania transportów zagranicą z zastrzeżeniem pobierania dopłat wynoszących dla marek niemieckich, lirów i lei 18%, dla szylingów — 10%, a innych walut — 38%.

WIELKA BRYTANJA. Od 11 listopada 1935 r. cło wyjątkowe pobierane od indyków bitych pochodzenia irlandzkiego zostało obniżone z 4d. na 2d.

6 grudnia 1935 r. weszła w życie zmiana cła na klepki.

WŁOCHY. Przepisy o prywatnych tranzakcjach kompensacyjnych przewidują, że we wnioskach muszą być zaznaczone instytucje bankowe, kontrolujące poszczególne tranzakcje. Instytucje te muszą pilnować, by tranzakcje były likwidowane w 3-mies. okresie, na przedłużenie terminu pozwolić może tylko Instytut Wymiany z Zagranicą.

Lista towarów dopuszczonych do wwozu na podstawie zezwoleń została rozszerzona na celluloid, oraz na zasady makowcowe (opiumbasen) i ich sole.

Lista towarów dopuszczonych tymczasowo do wwozu została rozszerzona między innemi na drzewo bukowe i brzozowe, ołów, cynk oraz szyby szklane.

Dekrety z 5 grudnia ub. r. zwalniają od cła przywóz z kolonij włoskich pneumatyków nie nadających się do użytku i przywożonych celem przerobienia na nowe pneumatyki, oraz przywóz benzyny dla zużycia do prób motorów samolotowych.

23 grudnia ub. r. ogłoszono wprowadzenie 15% dodatkowego cła od wartości na napoje alkoholowe i wina, przędzę bawełnianą, koronki, liczniki do wody, farby metaliczne, cukier inwertowy oraz na miód. Ponadto zostały zmienione opłaty pobierane od cukru gronowego i inwertowego.

Dekret z 23 grudnia ub. r. zniósł stawki konwencyjne na wyroby skórzane, co spowodowało podwyższenie opłat celnych pobieranych od tych wyrobów.

Dekretem król. z dnia 19 grudnia 1935 r. Nr. 2159 ogłoszonym w Gazzetta Ufficiale w dniu 27-go grudnia podwyższona zostaje z dniem 1 stycznia 1936 r. taryfa pocztowa za przesyłki paczkowe wewnątrz kraju, a mianowicie:

A. Przesyłki zwykłe

1) Paczki małych rozmiarów:

od wagi	1 kg		lir.	2,50
„ 1 do	3	„		5,—
„ 3 „	5	„		7,50
„ 5 „	10	„		12,50
„ 10 „	15	„		16,—
„ 15 „	20	„		18,—

2) Paczki większych rozmiarów:
50% drożej od powyższych opłat.

B. Przesyłki pośpieszne

1) Paczki małych rozmiarów:

do wagi	1 kg		lir.	7,50
od 1 do	3	„		15,—
„ 3 do	5	„		22,50

2) Paczki większych rozmiarów:

do wagi	1 kg		lir.	10,—
od 1 do	3	„		20,—
„ 3 „	5	„		30,—

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska poszukuje rączek do szczotek i mioteł z drzewa jesionowego. P/264/40/C.

Rząd Unji Południowo - Afrykańskiej ogłosił przetarg na szereg artykułów piśmiennych, jak papier do pisania, koperty, atrament itp. Warunki przetargu są do obejrzenia w P. I. E. P/31869/61/Ż.

Firma angielska interesuje się importem płytek ściennych białych i kolorowych. P/335/65/Ż.

Firma w Charbinie interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/361/39/Ż.

Firma w Porto (Portugalja) interesuje się importem różnych artykułów z Polski. P/33404/46/Ż.

Firma w Singapore pragnie nawiązać kontakt handlowy z wytwórn. papieru w Polsce. P/33725/9/Ż.

Solidna firma agenturowa w Amsterdamie interesuje się importem szkła wszelkiego rodzaju z Polski. P/33426/21/Ż.

Firma belgijska poszukuje dostawców kilimów oraz dywanów i chodników maszynowych. P/323/54/Sz.

Wyrobami cukierniczemi, w szczególności czekoladowemi interesuej się frma belgijska. P/33593/60/Sz.

Firma angielska shipperska interesuje się zakupem na eksport do Afryki Południowej: szali, odzieży gotowej, materjałów ubraniowych bawełnianych, koców i pledów, kołder, kapeluszy gotowych filcowych męskich, stożków do kapeluszy filcowych. P/269/44/M.

Firma egipska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich, mogących eksportować do Egiptu obcasy gumowe do obuwia. P/33934/46/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

NOWE DEKRETY W DZIEDZINIE PODATKOWEJ.

Reforma podatku przemysłowego.

Uchwalony przez Radę Ministrów w dniu 13 bm. projekt dekretu o podatku przemysłowym wprowadza komasację stawek podatku przemysłowego od obrotu. Jednocześnie tracą moc przepisy par. 54 rozporządzenia wykonawczego do ordynacji podatkowej o ujawnianiu odbiorców. Niezależnie od tego uchwalono skumulowanie z podatkiem przemysłowym od obrotu dwóch danin obciążających obrót i będących z istoty swej podatkiem od obrotu, a mianowicie: a) opłaty stemplowej pobieranej w wysokości 0,22% od umów, rachunków i pism dotyczących umów o świadczenie usług w zakresie przedsiębiorstw, podlegających państwowemu podatkowi przemysłowemu lub ustawowo od tego podatku zwolnionych (przy skasowaniu opłaty od pokwitowań) i b) nadzwyczajnej daniny majątkowej. Opłatę stemplową wliczono zależnie od charakteru i rodzaju przedsiębiorstw w pełnej wysokości, lub tylko częściowo, bądź też wcale jej nie wliczono. Biorąc pod uwagę, że dotychczasowy system doliczania do zasadniczego podatku szeregu dodatków komunalnych i państwowych komplikował system podatkowy i utrudniał rachunkowość, uchwalono zniesienie systemu dodatków do państwowego podatku przemysłowego od obrotu i wprowadzenie jednolitej stawki obejmującej, oprócz opłaty stemplowej i daniny majątkowej, następujące dodatki: a) 15% dodatek t. zw. nadzwyczajny, b) 10% dodatek t. zw. interwencyjny, c) dodatek komunalny w wysokości 25% podatku państwowego. Skumulowane w ten sposób stawki wynoszą według dekretu:

1,2% dla przedsiębiorstw handlu towarowego, skupu zawodowego i samoistnych dostaw przy prowadzeniu ksiąg,

1,7% dla tychże przedsiębiorstw przy braku ksiąg,

1,5% dla drobnych (kategor. VI, VII i VIII świadectw przemysłowych) przedsiębiorstw przemysłowych i rzemieślniczych,

1,9% dla większych przedsiębiorstw przemysłowych przy prowadzeniu ksiąg,

2,5% dla przedsiębiorstw ekspedycyjnych, przewozowych i komunikacyjnych,

6% dla przedsiębiorstw komisowych, pośrednictwa handlowego, oraz pośredników handlowych,

3% dla pozostałych obrotów.

Wszystkie wymienione stawki zostają od r. 1939 obniżone o 0.1.

Z porównania dotychczasowych stawek przy doliczeniu opłaty stemplowej, daniny majątkowej i dodatków wynika, że stawka dla szeregu przedsiębiorstw jest niższa niż wynikałoby to z arytmetycznego obliczenia. Największą ulgę uzyskały drobne przedsiębiorstwa przemysłowe i rzemieślnicze. Będą one opłacać podatek w wysokości 1,5%, podczas gdy obecne — i to bez daniny majątkowej i bez opłaty stemplowej — obciążenie podatkowe wynosi 1,4%. Dalej wszystkie przedsiębiorstwa, podlegające obecnej 3% stawce (większe przedsiębiorstwa przemysłowe zarobkowe, restauracje, kawiarnie, hotele, apteki, kinematografy itp.) powinnyby opłacać bądź 3,155% stawkę, bądź, o ile chodzi o te. które podlegają dodatkowi t. zw. interwencyjnemu — 3,355% stawkę.

Wprowadzone zasady, utrzymując ogólne obciążenie prawie na niezmienionym poziomie, dają władzom skarbowym uproszczenie w pracy rachunkowej i wymiarowej, płatników zaś odciążają od szeregu dokuczliwych obowiązków.

Dekret o zmianie ordynacji podatkowej.

Dekret ogłoszony w n-rze 3 D. U. wprowadził do ordynacji podatkowej przepis, mocą którego Minister Skarbu może zlecić pobór podatków władzom samorządowym i pewnym organizacjom za odpowiedniem wynagrodzeniem. Przepis ten ma na celu z jednej strony odciążyć władze skarbowe, z drugiej zapewnić skarbowi pobór podatków zgóry i zapobiegnie przez to ewentualnym stratom, na jakie skarb mógłby być narażony przy poborze podatków w drodze normalnej. Wprowadzono następnie przepis, który wyłącza z pod właściwości komisji odwoławczej prawo ustalenia norm szacunkowych dla podatków. pozostawiając jej prawo opinjowania projektów tych norm, które obecnie ustalane będą przez Ministra Skarbu, po zasięgnięciu opinji właściwych samorządów gospodarczych. Zmieniony został termin składania zeznań o dochodzie i obrocie przez osoby prawne z 1 czerwca na 1 maja. Osoby prawne, które w tym terminie nie będą mogły złożyć zeznań, spowodu niezatwierdzenia do tego terminu ich bilansów, będą mogły otrzymać indywidualne przesunięcia terminów. Wprowadzono obowiązek doręczania płatników i w każdym wypadku, a nietylko na żądanie, odpisu protokółu badania ksiąg; w związku z tem zmieniony został termin, w którym płatnik może złożyć swe oświadczenia. W dalszym ciągu wprowadzony został przepis, umożliwiający władzom wprowadzenie poboru podatków i zaliczek na te podatki zgóry przy wykonywaniu przez płatników czynności związanych z przemysłem, handlem lub zajęciem. Doniosłe znaczenie ma przepis, biorący w obronę płatników drobnych, nie obznajomionych z przepisami i nie zdających sobie sprawy ze skutków formalnych zaniedbań. W dotychczasowem brzmieniu art. 113 ordynacji podatkowej przewidywał, że niedopeł-

nienie formalnych wymogów co do treści odwołania powoduje zwrot płatnikowi odwołania bez rozpatrzenia. Obecnie przepis umożliwia instancji odwoławczej merytoryczne rozpatrzenie wszystkich odwołań, bez względu na ich treść i formę. Skolei wprowadzono przepis, utrudniający cofnięcie odwołania. oraz przepis, na którego podstawie urząd skarbowy ma prawo rozstrzygania własną władzą odwołań w sprawie świadectw przemysłowych. Rozszerzone zostało uprawnienie Ministra Skarbu do umarzania grzywien. Skolei wprowadzono nieznaną w dotychczasowych przepisach instytucję zabezpieczenia niewymierzonych jeszcze należności podatkowych. Dotyczy to jedynie należności za świadectwa przemysłowe na skup zawodowy, handel z pomieszczeń ruchomych, handel wędrowny oraz na zajęcia przemysłowe. Dalsza zmiana dopuszcza zamianę grzywny na areszt, co utrudni płatnikom uchylanie się od nałożonej kary. Dotychczasowe uprawnienia władzy orzekającej do łagodzenia kar, względnie całkowitego uwolnienia od niej, zostały rozszerzone. Władza skarbowa będzie mogła zaniechać dochodzenia nawet bez prośby obwinionego (dotychczas konieczna była taka prośba). Skolei wprowadzono zmianę, łagodzącą obowiązujące dotychczas kary za niewykupienie lub wykupienie właściwego świadectwa przemysłowego, ustalając maksymalny wymiar grzywny w wysokości trzykrotnej należności za świadectwo (dotychczas do 20-krotnej kwoty).

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

PODROŻENIE TARYFY TOWAROWEJ NA KOLEJACH RZESZY NIEMIECKIEJ.

Równocześnie z wydatnem obniżeniem polskiej kolejowej taryfy towarowej, która się od pewnego czasu stopniowo realizuje, a zakończona ma być wydaniem nowego wyd. polskiej taryfy towarowej Część II, uległy stawki opłat przewozowych niemieckiej taryfy towarowej z dniem 20 stycznia br. 5% podwyższeniu. Powodem tej podwyżki jest deficyt 165 miljonów mk., wynikający z preliminarza budżetowego kolei Rzeszy Niemieckiej. Ponieważ wprowadzenie najdalej idących oszczędności dać może około 65 miljonów mk, okazuje się koniecznem podwyższenie opłat kolejowych, które zwiększyłyby dochód o około 100 miljonów mk. Podwyższeniu nie podlegają taryfy wyjątkowe tranzytowe na przewóz między punktami granicznemi (Durchfuhr — Ausnahmetarife) i między punktami granicznemi a portami morskiemi (Seehafen—Durchfuhr—Ausnahmetarife) oraz taryfy wyjątkowe na dowóz towarów do przeładunku w portach rzecznych i odwrotnie, jakoteż taryfy wyjątkowe na wwóz i wywóz, taryfy wyjątkowe, mające na celu akcję pomocy państwowej, a także czysto konkurencyjne. Wobec tego konkurencyjność kolei niemieckich nie ma doznać żadnego uszczerbku.

Również wyjęte są z podwyżki masło, jaja, mięso, warzywa, ser, twaróg, odpadki z produkcji olei i tłuszczów. Opłaty dodatkowe, minimalne i ustanowione w ogólnych przepisach taryfowych nie podlegają narazie podwyżce, natomiast podwyższone będą o 5% opłaty miejscowe, jak przewoźne stacyjne, opłaty za przestawienie, podstawienie wagonów, ich przewóz powrotny oraz opłaty bocznicowe.

Obecne wprowadzenie linearnej podwyżki stanowi jedynie tylko prowizoryczne uregulowanie sprawy podwyższenia taryfy towarowej, która ulegnie rewizji celem zastąpienia obecnej taryfy zreformowaną z dn. 1 kwietnia 1936 r., a najpóźniej w lecie br. Obecnie taryfa towarowa kolei niemieckich przewiduje w klasyfikacji towarów tylko 7 klas taryfowych, co wywołuje konieczność ustalania nadto wielkiej ilości taryf wyjątkowych na przewóz różnych artykułów, dla których zbyt małe zróżniczkowanie normalnych klas taryfowych nie jest wystarczającem. Reforma taryfy polegać ma zatem na wprowadzeniu większej ilości klas taryfowych i ograniczeniu w ten sposób ilości taryf wyjątkowych. Ustawowe uregulowanie przewozu towarów samochodami, które nastąpi z dniem 1 kwietnia br., pozwoli kolejom niemieckim ponadto na podwyższenie poziomu swych taryf w tych wypadkach, w których dotychczas był utrzymywany niższy poziom ze względu na konkurencją samochodową.

Wpływy ogólne kolei niemieckich z przewozu towarów wynoszą około 2.500 miljonów mk., zaś wpływy z przewozu towarów i opłat, wyjętych z podwyżki około 400 milj. mk., wobec czego podwyższenie o 5% opłat, pobieranych w kwocie 2.100 milj. da nadwyżkę około 100 milj. mk. Możliwem jest, że taryfa zreformowana ostatecznie pokryje cały deficyt 165 milj. mk., wobec czego odpadłaby potrzeba czynienia zabiegów oszczędnościowych w administracji kolei.

Podwyżka 5% nie będzie pobierana przy opłacaniu należności w walutach zagranicznych, niewiadomo jednak jeszcze czy to postanowienie odnosi się tylko do wypadków wpłacania należności w Niemczech, czy także przy wpłacaniu opłat przekazanych zagranicę w walucie zagranicznej.

Pobieranie 5% podwyżki udziałów kolei niemieckich w taryfach zagranicznych będzie stopniowo uregulowane osobnemi zarządzeniami dla każdej zagranicznej komunikacji odrębnie.

Dr B.

SPRAWY TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWE

UZDROWISKOWA ORGANIZACJA POLSKIEGO WYBRZEŻA.

W związku Uzdrowisk Polskich odbyła w tych dniach swe pierwsze, konstytuujące posiedzenie Ścisła Komisja Morska dla prac nad uzdrowiskowem zorganizowaniem polskiego wybrzeża. Po zagajeniu zebrania przez prezesa Związku p. Jarosza został obrany na przewodniczącego Komisji pułk. Wielowieyski, prezes Fundacji Ofic. Domów Wypoczynkowych jako przedstawiciel Cetniewa. W skład Komisji wchodzą pozatem: dyr Benisławski, przedstawiciel Juraty, prezes inż. Emil Landsberg, przedst. Jastrzębiej Góry i Jasnego Wybrzeża, pułkownikowa Henrykowa Bagińska, przedst. Tow. Przyjaciół Wielkiej Wsi i Hallerowa oraz zaproszony delegat Komisarjatu Rządu w Gdyni jako przedstawiciel Orłowa Morskiego.

Komisja nakreśliła program prac na najbliższą przyszłość. Postanowiono przedewszystkiem skoordynować poczynania poszczególnych, na terenie wybrzeża działających organizacyj. W tym celu postanowiono zwrócić się do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej o wydelegowanie przedstawiciela do składu Komisji.

Uchwalono również odnieść się do władz z prośbą o gorętsze zajęcie się i zaopiekowanie sprawami wybrzeża a przedewszystkiem o stworzenie przy istniejących na wybrzeżu gminach zbiorowych: Hel i Strzelno — specjalnych wydziałów kąpieliskowych (na wzór komisyj klimatycznych wzgl. zdrojowych). Specjalną uwagę zwróciła Komisja na podniesienie poziomu sanitarnego, ułatwienie i uprzyjemnienie pobytu letnikom.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W ROKU 1935.

Ograniczanie połowów w roku 1934-ym jakby zahamowało rozwój naszych połowów bałtyckich i istniała obawa, że rok 1935-ty zaświadczy już swemi liczbami o pewnej zniżce, przynajmniej w połowach przybrzeżnych naszych rybaków na Bałtyku. Obawy te istniały aż do jesieni, gdyż całe zeszłe lato i pierwsze miesiące jesieni były wyjątkowo biedne rybą. Aż przyszły rekordowe połowy szprotów w listopadzie i grudniu, zmieniając całkowicie sytuację. Rok 1935 okazał się rekordowym i krzywa rozwoju połowów znów się zaczęła piąć do góry.

Praktyki ostatnich dwu lat, z niejednokrotnemi próbami ograniczania połowów, z trudnościami wędzarń z powodu fantastycznych wahań cen na surowiec szprotowy, wreszcie z projektami ustalenia aukcyj w połączeniu z minimalnemi cenami na tych aukcjach jako smutna historja nieopanowania rozwijającego się bogactwa własnych połowów morskich — służą jako ostrzeżenie na przyszłość. Nie jest bowiem tajemnicą, że tak obfite połowy nie przynoszą zysków i traktowane są częściowo jako klęska nawet przez zainteresowanych w obfitości połowów: rybaków i wędzarnie szprotów.

Należałoby życzyć silniej zaakcentowanej tendencji do opanowania wahań cen surowca szprotowego obok poparcia jaknajszerszego i organizacji dla racjonalnego rozprowadzania szprota w kraju. Przy tych warunkach tylko można życzyć, ażeby wspaniałe te zimowe połowy dalej się rozwijały z niesłabnącą szybkością, dając w chłodnej porze roku znakomity i tani produkt dla najszerszych warstw ludności w całem państwie. Jeśli jednak nadzieje na organizacyjne opanowanie tych połowów i ich rozprowadzenia mają zawieść to, — smutna konieczność, — załamanie się dalszego wzrostu tych połowów należałoby powitać raczej jako zbawienne!

Ogółem w roku ubiegłym złowiono przez polską flotę rybacką, przybrzeżną i dalekomorską według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 17.130.510 kg ryb morskich o wartości 3.474.913 złotych, w tem 12.563.580 kg w połowach przybrzeżnych, o wartości 2.120.240 złotych, 311.230 kg w połowach pełnego Bałtyku, o wartości 70.314 zł, i w połowach Północnego Morza 4.255.700 kg śledzi o wartości 1.284.359 złotych.

Ciekawe, że właśnie połowy przybrzeżne, co do których istniała największa obawa cofnięcia się względem poprzedniego roku nietylko, że nie cofnęły się względem poprzedniego roku, lecz pokryły swą wielką nadwyżką faktyczne cofnięcie się połowów Północnego Morza i pełnego Bałtyku.

Połowy przybrzeżne wynosiły bowiem w r. 1934 — 9.357.900 kg, wartości 2.130.925 złotych, — zwyżka okrągło 30%, co przy wysokich jak na siłę nabywczą i konsumcyjną naszego rynku dla poprzednich wysokich połowów, jest nadwyżką bardzo poważną.

Połowy bornholmskie zmniejszyły się okrągło o 180 tys. kg nieco mniej od tego co importował pewien statek, który wprowadził na rynek w letnich miesiącach ub. roku 200 tys. kg mrożonego dorsza, importowanego z połowów islandzkich. Połowy śledzi na Północnem Morzu zmniejszyły się zlekka w ostatnim jesiennym sezonie.

Dokładniejsze dane statystyczne dotyczące poszczególnych połowów podamy w następnym numerze.

KRONIKA.

— **CZY IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NORWEGJI ULEGNIE ZMNIEJSZENIU?** Import śledzi świeżych w lodzie z Norwegji do Polski utrzymuje się stale na bardzo niskim poziomie. W roku 1935 w sezonie importu t. j. od stycznia do kwietnia import wyniósł zaledwie 1.354 ton co stanowi około trzy procent eksportu Norwegji. Możliwości zbytu tych śledzi w Polsce są dotychczas niewykorzystane, a to przedewszystkiem z powodu niezastosowania się do obecnej siły nabywczej polskiego odbiorcy. Obecnie ceny na śledzie świeże norweskie są wyższe od cen zeszłorocznych, mimo iż połowy tych śledzi w Norwegji są bardzo dobre. Nie trzeba zapominać, że jeżeli 100 kg śledzi norweskich kosztuje trzydzieści pięć złotych. to taka sama ilość polskich szprotów jest do nabycia za trzy złote, a sezon importu śledzi norweskich zbiega się z sezonem połowu naszych szprotów. W tych warunkach może dojść nawet do zupełnego wyparcia tych śledzi z polskiego rynku. Jest rzeczą ciekawą, że np. śledzie zamrożone norweskie są tańsze od śledzi świeżych chociaż powinno być odwrotnie. W Norwegji cena za śledzie świeże ustala się rozmaicie zależnie od przeznaczenia zbytu tych śledzi (np. dla fabryk mączki, dla produkcji konserw, dla eksportu itp.) O ile więc śledzie te zechcą się utrzymać na rynku polskim, ustalanie cen w Norwegji musi być dla eksportu do Polski specjalnie niskie. Dostawa zaś na rynek polski musi być planowa i licząca się możliwościami zbytu. Przy obecnem zamieszaniu nie można znaleźć odbiorców nawet na małe ilości i część tych śledzi zasolono w Gdyni z ostatniego transportu, dla uniknięcia zepsucia się towaru. Nie mniejsze zamieszanie panuje w handlu śledziem zamrożonym. (Komun. Portu Rybackiego).

WYSTAWY I TARGI

TARGI BRYTYJSKIE.

Dorocznym zwyczajem odbędą się w Londynie i Birminghamie w okresie od 17 do 28 lutego b. r. Targi Brytyjskie. Jest to jak wiadomo impreza, zakrojona na szeroką skalę i obliczona na przedstawienie zainteresowanym sferom angielskim i zagranicy dorobku przemysłu brytyjskiego w ostatnich latach. Targi Brytyjskie odbywają się w tym roku równocześnie w Londynie i w Birminghamie, przyczem w tym ostatnim specjalnie uwzględniony jest przemysł metalurgiczny.

W związku z zacieśnieniem stosunków handlowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, Targi Brytyjskie dają możność sferom kupieckim polskim dokładnie zaznajomić się ze wszystkiemi artykułami, które mogą być sprowadzane do Polski. Targi te pozatem są przystosowane do zawierania wszelkiego rodzaju tranzakcyj i w tym celu zwiedzającym udzielane są rozmaitego rodzaju udogodnienia.

W celu ułatwienia zainteresowanym sferom polskim wyjazdu do Anglji w okresie od 15 do 25 lutego — Polsko - Brytyjska Izba Handlowa w Warszawie organizuje za pośrednictwem Biura Podróży „Orbis" wycieczkę na Targi Brytyjskie na warunkach następujących:

Wyjazd dnia 15 lutego z Warszawy o godzinie 22,13. Przekroczenie granicy w Zbąszyniu 16. II. 1936 r. o godz. 3,56. Przyjazd do Berlina Friedrichstrasse 16. II. 1936 r. o godzinie 8.02. Śniadanie. Objazd po mieście autokarem na życzenie za opłatą zł 6,50. Godz. 13,42 wyjazd poc. posp. (FFD) do Hook van Holland. Zaokrętowanie.

Dnia 17. II. godz. 8,38. Przyjazd do Londynu na dworzec Liverpolski. Przewiezienie do hotelu i rozlokowanie. Śniadanie. Lunch. Pierwsze zwiedzenie Targów i podwieczorek wydany przez Dyrekcję Targów. Nocleg.

Od 18 do 22. II. Pobyt w Londynie i zwiedzanie Targów.

W tych dniach projektowane są dla życzących następujące wycieczki turystyczne:
pół dnia zwiedzanie Londynu zł 6,50
pół dnia wycieczka do Windsoru zł 16,50 wraz z podwieczorkiem.

Całodzienna wycieczka do Brighton nad morzem z lunchem i podwieczorkiem przy minimum 15 osobach (80 km) od osoby zł 18,50.

Całodzienna wycieczka do Oxford jak wyżej (180 km) zł 31,—.

Wszystkie wycieczki odbywają się autocarami z przewodnikiem, mówiącym po polsku.

Dnia 22. II. rano wyjazd do Birmingham. Zakwaterowanie i zwiedzenie Targów.

Dnia 23. II. pobyt w Birmingham. Wieczorem powrót do Londynu.

Dnia 24. II. dzień wolny w Londynie. O godzinie 20,30 wyjazd przez Hook van Holland do Berlina.

Dnia 25. II. godz. 16,21 przyjazd do Berlina, godz. 17,43 wyjazd do Zbąszynia, godz. 22,24 przekroczenie granicy w Zbąszyniu.

Koszt udziału w wycieczce, obejmujący paszport indywidualny, wizy, przejazd kl. II poc. pospiesznym i spowrotem od Gr. P. p. Zbąszyniem do Londynu i Birmingham oraz hotel z pierwszem śniadaniem w Londynie i Birmingham i przenoszenie bagażu zł 610,— od osoby. Dopłata za pełne utrzymanie w Londynie i Birminghamie zł 80,—. Dopłata za kl. I na okręcie (tylko zgóry przy zapisaniu na wycieczkę) zł 30,—.

Na kolejach polskich na podstawie indywidualnych kart uczestnictwa uczestnicy korzystają z 33 i ⅓% zniżki w dowolnej klasie.

P. B. P. „Orbis", dysponując kontyngentem paszportów ulgowych zaoszczędzi uczestnikom wycieczki starań o paszporty handlowe a ponadto zaofiarowuje uczestnikom możność wzięcia udziału w wycieczce w towarzystwie członków rodziny lub innych osób, nie będących zawodowo zainteresowanych.

Bliższych informacyj udzieli Centralne Biuro Turystyczne P. B. P. „Orbis" (Warszawa ul. Ossolińskich 8, tel. 5-47-55), oraz wszystkie placówki „Orbisu" w Warszawie i na prowincji.

Polsko - Brytyjska Izba Handlowa bierze na siebie wskazanie uczestnikom wycieczki odpowiednich kontaktów w Anglji, ułatwienie im porozumienia się z firmami angielskiemi, a w poszczególnych wypadkach wydawanie listów polecających do firm oraz instytucyj handlowych w Anglji.

PRZETARGI

PRZETARGI P. K. P. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERJAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) pochodni smołowych i petard ostrzegawczych;
2) sprężyn taśmowych do wciągów ram okiennych wag. osobowych;
3) sprężyn do kanap, zaworów, sprężyn cięgłowych do tendra;
4) szczotek i pendzli;
5) karbolineum, smoły: węglowej drzewnej i gęstej dziegciowej;
6) cegły: budowlanej, dziurkowanej dętej, klinkieru, półklinkieru, licówki, dachówki, drenów glinianych, łupki, gipsu mielonego, palonego i płytek posadzkowych;
7) kafli: gładkich (berlińskie), kształtowych;
8) wapna niegaszonego;
9) lepniku w beczkach, papę dachową bitumiczną i tekturę smołowcową;
10) śrub, naśrubków, krążków pod naśrubki i nitów.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniu 7. II. 1936 r. (poz. 1, 2 i 3), 11. II. 1936 r. (poz. 4), 18. II. 1936 r. (poz. 5, 6 i 7), 21. II. 1936 r. (poz. 8, 9 i 10).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim z dnia 9 stycznia 1936 r.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	27. 1. 3. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	29. 1. 5. 2.
—		**Abo, Mäntyluoto** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I lub substytut	7. 2.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	27. 1. 3. 2.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	29. 1. 5. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* (via Bremen) s/s SIRIUS*	3. 2. 10. 2.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* s/s SIRIUS*	3. 2. 10. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
s/s FALKEN	2. 2. 16. 2.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	5. 2. 19. 2.
		LITWA		
s/s FALKEN	2. 2. 16. 2.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	5. 2. 19. 2.
s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	9. 2.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s HUNDVAAG	11. 2.
s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	5. 2. 19. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	5. 2. 19. 2.
s/s BLENDA	27. 1. 10. 2.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	29. 1. 12. 2.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	10. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	10. 2.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s HINRICH s/s TCZEW s/s SAMLAND	1. 2. 4. 2. 8. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s HINRICH s/s TCZEW s/s SAMLAND	1. 2. 4. 2. 8. 2.
		Bremen	s/s URANUS* (via Ryga)	3. 2.
s/s URANUS* s/s SIRIUS*	3. 2. 10. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS*	10. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	29. 1 5. 2. 12. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	29. 1. 5. 2. 12. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	28. 1. 11. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	28. 1 11. 2.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS s/s BALDUIN	30. 1. 4. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS s/s BALDUIN	30. 1. 4. 2.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA s/s JAEDEREN	28. 1. 11. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	3. 2. 17. 2.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	30. 1. 13. 2.
s/s BALTONIA*	2. 2. 16. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	6. 2. 20. 2.
		Hull		
s/s LWÓW* s/s LUBLIN*	2. 2. 9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	30. 1. 6. 2.
		Manchester/Liverpool		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	1. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	1. 2.
s/s HAGUE	8. 2.	co tydzień	s/s HAGUE	8. 2.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	4. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	4. 2.
s/s AJAX	11. 2.	co tydzień	s/s AJAX	11. 2.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	4. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	5. 2.
s/s PUCK	11. 2.	co tydzień	s/s PUCK	12. 2.
s/s PRIAMUS	30. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIAMUS	30. 1.
s/s FORTUNA	6. 2.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	6. 2.
s/s BUTT	3. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	3. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	13. 2.
s/s WIBORG	ok. 9. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 9. 2.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	28. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	29. 1.
s/s ŚLĄSK*	4. 2.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	5. 2.
s/s BUTT	3. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	3. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	13. 2.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	6. 2.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	28. 1.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	1. 2.
	11. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		15. 2.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	2. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	3. 2.
s/s SKJOELD	16. 2.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	17. 2.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	4. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	5. 2.
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s GDYNIA	5/6. 2.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND*	1. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s NORDLAND*	4/6. 2.
m/s VIKINGLAND*	9. 2.		m/s VIKINGLAND*	12/14. 2.
s/s NORRUNA	20. 2.		m/s BIRKALAND	3/5. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV	6. 2.
			s/s SONGDAL	28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK*	31. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY*	6. 2.
s/s SCANSTATES*	8. 2.		s/s SAGAPORACK*	13. 2.
			s/s SCANSTATES*	18. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	23. 2.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2.
	21. 3.			28. 3.
s/s PORTO	4. 2.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO	5. 2.
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.		s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.
m/s LIMA	30. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	7. 2.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	18. 2.			
s/s BORE VIII	13. 2.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s EQUATOR	20. 2.
s/s MERCATOR	23. 2.			
		(Rothert & Kilaczycki) co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		**KRAJE I PORTY** **Agenci linij w Gdyni**	**Odjazdy z Gdyni** *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	29. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS s/s CITY OF WELLINGTON	1. 2. 22. 2.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s NIPPON	31. 1.
m/s BRAHEHOLM m/s TAMPA m/s TOLEDO	14. 2. 19. 2. 20. 2.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	28. 2.
s/s WEST CHATALA	29. 1.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s WEST CHATALA	29. 1.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza makłera okrętowego.

30 stycznia:

m/s LIMA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, PAM.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s IWAR po węgiel, PAM.

s/s STINA po węgiel, PAM.

s/s ROBUR IV po węgiel, Polrob.

31 stycznia:

s/s NIPPON lin. po ładunek do portów Indyj Wschodnich, Bergenske.

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

m/s NORDLAND lin. z portów lewantyńskich tylko dla wyładowania, Pol. - Lewant.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s GLÜCKAUF po węgiel. Bergenske.

s/s UTÖ po węgiel. PAM.

s/s ALFROESSA po węgiel, PAM.

1 lutego:

s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.

s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.

s/s SNOFRID ze złomem, Rummel & Burton.

s/s TRIO po węgiel. PAM.

2 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania. P. Zj. Korp. Bałtycka.

s/s LUBLIN lin. z Hull dla wyładowania, Polbryt.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s FINLAND po węgiel, PAM.

3 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania. Żegluga Polska.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s FALKEN lin. z Kłajpedy, Liepaji i Rygi dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s NIRITOS po węgiel, Bergenske.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.

4 lutego:

m/s NORDLAND lin. tylko dla ładowania do portów Lewantu, Polska - Lewant.
s/s PORTO lin. z portów Portugalji, Hiszpanji, Marokka i wysp Kanaryjskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Zj. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull, Polbrit.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s BALDUIN lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s CAMPANIA po węgiel, Polrob.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

5 lutego:

m/s GDYNIA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio i południowo-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

6 lutego:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Camden, Am. Scantic Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
m/s LIMA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s KALEV lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.

7 lutego:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.
s/s MARTHA RUSS I lub substytut lin., po ładunek do Abo/Mantyluoto. Lenczat.

8 lutego:

s/s SCANSTATES lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s HAGUE lin. z Grangemouth/Leith dla ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrköping/Stockholm dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s SAMLAND lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe — Reinhold.
s/s WILHELM COLDING po drzewo, PAM.

HISZPAŃSCY EKSPORTERZY POMARAŃCZ MUSZĄ ZMIENIĆ SWE NASTAWIENIE DO GDYNI.

Dezorganizacja, jaka dała się zaobserwować na rynku owoców południowych w Gdyni w czasach ostatnich skłoniła nas do zbadania tej sprawy i przedstawienia poniżej przyczyn, jakie dezorganizację tę spowodowały.

Stanowisko kół kupieckich w tej sprawie jest zupełnie wyraźne, t. zn. uważają one, że ci ajenci i przedstawiciele zamiast być pożytecznem ogniwem między załadowcą hiszpańskim a polskim odbiorcą, wyrządzają Gdyni wielkie szkody przez niewłaściwe ujmowanie zasadniczych zagadnień, a częstokroć wskutek braku podstawowych wiadomości z dziedziny handlu zagranicznego i znajomości polskiego rynku, fałszywie naświetlają tutejszą sytuację wprowadzając w błąd i dezorjentując swych mocodawców.

Już na początku obecnego sezonu importowego owoców południowych przybyło do Gdyni kilkanaście osób, przeważnie z Hiszpanji, w charakterze przedstawicieli i ajentów różnych firm eksportujących owoce. Dzięki ich nieścisłym i nieraz wprost nieprawdziwym informacjom kupcy hiszpańscy wysłali do Gdyni poważne partje towaru. W chwili obecnej w gdyńskich magazynach znajduje się tak wielka ilość pomarańcz hiszpańskiego pochodzenia, że nawet przy znacznie większych kontyngentach, niż dotychczasowe, i wzroście konsumcji, trudno sobie wyobrazić, by rynek polski je wchłonął.

Hiszpańscy eksporterzy, nie mając innego wyjścia, zmuszeni są szukać nabywców na swoje pomarańcze poza Polską, z czem są związane poważne koszta, będące właściwie dla nich stratą bez możliwości jej pokrycia, gdyż towar reeksportowany z Gdyni z konieczności a nie planowo, obciążony jest całym szeregiem kosztów, których w normalnych warunkach można uniknąć.

Często jednak znalezienie odbiorcy poza Gdynią jest trudniejszą sprawą niż uzyskanie w Warszawie pozwolenia na przywóz i wówczas ci przedstawiciele rzucają na rynek towar, notabene zleżały i nawet częściowo nadpsuty, po cenach wprost dumpingowych. — Ostatnio n. p. została zawarta tranzakcja, w której cena uzyskana za skrzynkę pomarańcz nie osiągnęła nawet kosztu próżnej skrzynki, a więc wprost grosze. Eksporterzy hiszpańscy ufni w zdolności kupieckie swych przedstawicieli wierzą im, że w Gdyni dzieją się na rynku owocowym niesamowite rzeczy i w celu ratowania resztek udzielają zgodę na sprzedaż towaru po każdej cenie, jaką nabywcy zaoferują. W ten sposób eksporterzy są wprowadzani w błąd, bo przedewszystkiem rynek gdyński jest unormowany i ceny na towary aukcjonowane utrzymują się prawie zawsze w granicach podanego przez załadowcę limitu, a inne transakcje zawierane są również w normalnych warunkach.

Nas jednak interesuje i obchodzi w tej sprawie wpływ, jaki one wywierają na kształtowanie się cen na tutejszym rynku. Kupcy dowiedziawszy się o wspomnianej transakcji, zaczęli lansować pogłoski, że hiszpańscy eksporterzy zamierzają radykalnie obniżyć ceny, tymczasem na gdyńskich aukcjach jest wystawiany towar tychże eksporterów. Nabywcy polscy wstrzymują się od zakupów, oczekując potanienia importowanych owoców.

Z jednej strony trudno jest odmówić im racji, ale z drugiej każdy rozsądny kupiec wie, że wspomnianych transakcyj nie można uważać za zjawisko dodatnie, ponieważ przekraczają one granice zdrowej kalkulacji kupieckiej i wywołane zostały nie chwilową dekonjunkturą na rynku, lecz zwykłem wprowadzeniem w błąd eksporterów przez gdyńskich pośredników hiszpańskiego pochodzenia.

Sprawa ta jest poważna i wymaga zbadania i rychłego załatwienia przez czynniki oficjalne. Jeżeli eksporterzy hiszpańscy odczuwają potrzebę posiadania swych zaufanych informatorów na terenie Gdyni, to powinni posługiwać się jednostkami solidnemi i znającemi warunki rynku polskiego. Zresztą w interesie polskich importerów leży, by kontakt z poważnymi załadowcami i plantatorami hiszpańskimi był jak najżywszy i najlepszy. W w tym właśnie celu gdyńscy importerzy zamierzają w najbliższej przyszłości wysłać do Hiszpanji swych przedstawicieli, zadaniem których będzie nawiązanie tego kontaktu.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Zapasy pomarańcz, znajdujące się w magazynach portowych w Gdyni, wynoszą na dzień 27 b. m. ogółem około 95.000 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze:

hiszpańskie około 55.000 skrzyń
palestyńskie „ 40.000 „

Nagromadzenie tak wielkiej ilości pomarańcz nastąpiło, o ile chodzi o pomarańcze hiszpańskie, wskutek wstrzymania wydawania pozwoleń przywozu na pomarańcze, które już nadeszły do portu. O ile chodzi o pomarańcze palestyńskie, to nagromadzenie tak znacznych zapasów na składach nastąpiło na skutek przywozu pomarańcz w ilości, przewyższającej chłonność rynku.

Cała powyższa ilość pomarańcz składowana jest w magazynach Chłodni Portowej, „Pantarei“ i firmy „Warta“.